Mémoire de recherche – M2 Transport, Logistique, Territoire, Environnement

Les mutations des mobilités des voies d'eaux et de leurs berges au sein de la métropole de Paris au regard des nouveaux enjeux écologiques.



Mémoire réalisé par Jeanne Giethlen sous la direction de Matthieu Schorung, Co-Directeur du Master TLTE Paris Sorbonne Université et Maitre de conférences en géographie.

Soutenance le 3 septembre 2026 à l'Institut de géographie de Paris, en présence de Xavier Bernier, enseignant-chercheur et directeur du Master TLTE, et de Frédérique Rességuier, professeur associé du Master TLTE



Photo réalisée par le photographe Orioto (Mikaël Aguirre), street photographer passionné et membre de Street Photography France. Elle a été prise le 27 mai 2026 sur le canal Saint-Martin, au niveau de la passerelle Emmanuelle-Riva, et elle a été postée sur le compte de l'artiste le 28. On y voit un jeune qui saute dans l'eau sous le regard d'un policier, alors que la baignade est encore interdite. Le 27 mai, Paris est touchée par une importante canicule, qui pousse les Parisiens à se réapproprier les voies d'eau, et ici plus précisément le canal Saint-Martin. Celui-ci va alors quitter son rôle habituel d'axe de passage à la fois fluvial, piéton et routier, pour devenir un espace de loisir informel en plein centre de Paris.

Résumé :

Paris s'est construit à partir de sa voie d'eau, c'est son héritage direct, le blason figurant une embarcation sur le fleuve et la devise de la Ville « Fluctuat nec mergitur » l'attestent : le Seine est l'élément à l'origine de création de la Ville de Paris qui s'est développée autour d'un de ses bras, entre sa source en Côte d'or et son embouchure au Havre. Tout visiteur ou riverain saura s'orienter selon qu'il se trouve rive gauche ou rive droite de la Seine, ou bien qu'il se promène le long de ses canaux au Nord-est de la capitale. C'est un marqueur incontournable, qui rythme les habitudes de déplacement et influe sur les mobilités, joue un rôle aussi bien culturel, que social, mais également économique et commercial.

C'est à partir de ce postulat que ce travail propose de centrer la réflexion autour des questions de mobilités à partir de la relation qu'entretient Paris avec ses voies d'eau, dans une perspective historique jusqu'à aujourd'hui, notamment au regard d'autres grandes villes dans le Monde.

Les voies d'eau sont créatrices de mobilités essentielles pour la ville, avec à la fois des mobilités de plus en plus rapides pour répondre aux enjeux actuels de logistique qui se doivent d'associer compétitivité et résilience énergétique ; mais également des mobilités plus douces, avec un retour à la voie d'eau qui offre détente et loisirs à ses usagers. Autant de facteurs qui questionnent la place des gestionnaires et acteurs de ces mobilités.

Enfin, et c'est l'aboutissement de ce travail, en lien avec la crise climatique qui bouleverse le quotidien des citadins, les voies d'eau parisiennes sont désormais au centre des débats et éventuelles réponses afin de freiner les effets du réchauffement climatique dans la capitale.

Abstract :

Paris was built from its waterway, it is its direct heritage, the coat of arms depicting a boat on the river and the city's motto "Fluctuat nec mergitur" attest it: the Seine is the element at the origin of the creation of the City of Paris which developed around one of its arms, between its source in the Côte d'Or and its mouth in Le Havre. Any visitor or resident will know how to find their way around, depending on whether they are on the left or right bank of the Seine, or whether they are strolling along its canals in the north-east of the capital. It is an essential marker, which shapes travel habits and influences mobility, plays a cultural, social, but also economic and commercial role.

It is on the basis of this assumption that this work proposes to focus reflection around questions of mobility from the relationship between Paris and its waterways, in a historical perspective up to today, particularly with regard to other major cities in the world.

Waterways are a source of essential mobility for cities, with increasingly rapid mobility to meet current logistics challenges that must combine competitiveness and energy resilience; but also softer mobility. with a return to the waterway, which offers relaxation and recreation to its users. So many factors that question the place of managers and actors in these mobilities.

Finally, and this is the culmination of this work, in connection with the climate crisis that is disrupting the daily lives of city dwellers, Parisian waterways are now at the center of debates and possible responses to curb the effects of global warming in the capital.

Glossaire :

Berge : Bord d'un cours d'eau (ruisseau, rivière, fleuve, canal) ou d'un lac, en pente, souvent escarpé, formé naturellement ou dû à la main de l'homme (CNRTL).

Conflit d'usages : désigne plus particulièrement un conflit d'acteurs dans lequel les termes du désaccord concernent des usages contradictoires d'un même espace ou d'une même ressource (Géoconfluence).

Logistique : désigne l'ensemble des opérations nécessaires aux flux d'échanges, de la conception et de la préparation des biens sur les lieux de production jusqu'à leur livraison sur les lieux de consommation. Les opérations logistiques peuvent être de nature et d'objectifs diversifiés : humanitaire, militaire, industrielle, acheminement des marchandises ou des colis (Géoconfluence).

Mobilité : Désigne un changement de lieu accompli par une ou des personnes. Les individus et les groupes humains sont confrontés à l'exigence de maîtrise de la distance par la mobilité (Lévy et Lussault, 2003)

Nouveaux enjeux écologiques : "Désigne la transformation profonde et progressive du fonctionnement d'un territoire conduite par différents acteurs (pouvoirs publics, citoyens, associations, entreprises…) pour réduire l'empreinte des activités humaines sur l'environnement et parvenir à un développement durable" (Agence Nationale de la Cohésion des Territoires)

Représentation : désigne une entité formelle – toujours spatiale et temporelle, matérielle et mentale, individuelle et collective – qui évoque une autre entité (appelée le référent) et favorise ainsi la cognition et l'action des individus. Toute représentation remplace quelque chose d'autre pour quelqu'un : la carte, l'image mentale, le député et la performance artistique peuvent respectivement constituer, à leur manière, une représentation d'un espace, d'un objet, d'une population ou d'une idée (Géoconfluence).

Voies d'eaux :

- **Canal :** Cours d'eau artificiel creusé par l'homme et utilisé soit pour la navigation, soit pour l'irrigation, etc (CNRTL).
- **Fleuve :** Cours d'eau important, généralement caractérisé par une très grande longueur et largeur, un débit abondant, des affluents nombreux, et qui se jette le plus souvent dans la mer (CNRTL).

Glossary:

Bank: Edge of a watercourse (stream, river, canal) or lake, sloping, often steep, formed naturally or by human hands (CNRTL).

Conflict of uses: refers more particularly to a conflict of actors in which the terms of disagreement concern contradictory uses of the same space or resource (Geoconfluence).

Logistics: refers to all the operations necessary for trade flows, from the design and preparation of goods on the production site to their delivery to the consumer. Logistics operations can be of various nature and objectives: humanitarian, military, industrial, transport of goods or parcels (Geoconfluence).

Mobility: Refers to a change of location carried out by one or more people. Individuals and human groups are confronted with the requirement to control distance through mobility (Lévy and Lussault, 2003)

New ecological challenges: "Refers to the deep and gradual transformation of the functioning of a territory led by different actors (public authorities, citizens, associations, companies...) to reduce the footprint of human activities on the environment and achieve sustainable development" (National Agency for Territorial Cohesion)

Representation: refers to a formal entity – always spatial and temporal, material and mental, individual and collective – that evokes another entity (called the referent) and thus promotes cognition and action of individuals. Any representation replaces something else for someone: the map, the mental image, the deputy and the artistic performance can respectively constitute, in their own way, a representation of a space, an object, a population or an idea (Geoconfluence).

Waterways:

- **Canal:** Man-made artificial watercourse used either for navigation, irrigation, etc. (CNRTL).
- **River:** A large watercourse, generally characterized by very great length and width, abundant flow, numerous tributaries, and which most often flows into the sea (CNRTL).

Remerciements :

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mon directeur de mémoire, Monsieur Matthieu Schorung. Je le remercie de m'avoir encadrée, orientée, aidée et conseillée.

J'adresse mes sincères remerciements à toutes et tous les professeur·es, intervenant·es du Master TLTE de l'Université Paris-Sorbonne et toutes les personnes qui par leurs paroles, leurs écrits, leurs conseils et leurs critiques ont guidé mes réflexions et ont accepté de me rencontrer et de répondre à mes questions durant mes recherches. Notamment M. Rauch ainsi que Mme Sanchez, dont les entretiens ont été des outils d'analyse essentiels.

Je joins à ces remerciements Monsieur Hocine Azem, mon tuteur d'alternance au Service des Canaux, Direction de la Voirie et des Déplacements, à la Mairie de Paris, pour son encadrement bienveillant et constructif tout au long de cette année à ses côtés.

Je remercie ma famille pour son soutien inconditionnel, et en particulier ma mère et ma grand-mère qui ont été des re-lectrices indulgentes et assidues. Je remercie mon frère Paul et mon père pour leurs encouragements.

Je remercie mes ami·es Marie, Nino et Elisa qui ont toujours été là pour moi et qui au plus fort de la canicule estivale se sont découvert une passion pour la logistique fluviale et la rude concurrence qui règne entre les usagers sur les berges.. Je présente également mes remerciements et ma gratitude à Paul, Lucie, Clara et Philéas, apprenti·es géographes tout comme moi, pour leur grande capacité d'écoute et leurs précieux conseils.

J'ajoute des remerciements particuliers pour Messieurs Xavier Bernier et Frédéric Resseguier qui nous ont permis, à mes camarades de promotion et moi-même, de vivre un voyage d'étude à New-York riche d'enseignements et de souvenirs partagés. Ce qui me permet de conclure sur le plaisir d'avoir partagé ces 2 années de Master avec Wissem, Fatima, Léo, Hugo, Johan, sans oublier Solène et Léna qui ont franchi le pas d'aller tester la baignade au Canal Saint-Martin avec moi.

Merci Johan d'avoir pris à cœur de contribuer sans relâche à mon travail en m'envoyant régulièrement des documents qui m'ont été très utiles… ou pas !

Sommaire :

Introduction……..…p.10

1. **Paris et la Seine : comprendre les liens qui unissent la Ville à son fleuve**..p.31

A. Quelles sont les pratiques et mobilités contemporaines sur les voies d'eaux et sur les berges parisiennes ?.....p.31

a) Comment se caractérisent les usages des voies d'eaux au sein d'une capitale touristique en pleine mutation logistique ? ……..p.31
b) Quelles mutations se jouent sur les berges ? Ces espaces aux formes et pratiques différenciées ……p.41
c) Vers de nouvelles pratiques : la reconquête des berges ……p.52

B. Un territoire façonné par la politique, les pratiques sociales et l'histoire…...p.56

a) Une forme héritée des stratégies politique : les élections municipales aux cœurs des aménagement……..…….....p.56
b) Le facteur social, qui pratique les berges et pourquoi ?.....p.60
c) Histoire de la Seine à nos jours, la situation actuelle comme retour à une norme anciennement pérenne …….…….....p.61

C. Paris, une ville en miroir des grandes métropoles fluviales ……p.79

a) Le fleuve et la ville, des espaces différenciés et pourtant interdépendant : New York……..……p.79
b) La réappropriation citoyenne des voies d'eau et des berges au cœurs des aménagements : Copenhague……..p.85
c) Les aménagements de baignades désirés par les habitants qui contournent les conflits d'usages : Berlin……p.88
d) Un retour au fleuve nécessaire mais complexifié par son héritage : Rome……...p.91
e) Une logistique fluviale ancrée à l'échelle du pays qui cherche à se faire une place à plus grande échelle au cœur de l'urbain : Strasbourg……...…p.92

Conclusion partie 1 ……..…….p.97

2. **« A qui profite la Seine ? » : gestion et usages du fleuve**……p.99

A. Une gouvernance qui s'organise à différentes échelles……p.99

a) Une gouvernance complexe et morcelée…..……....…p.99
b) Des acteurs aux rôles et projets distincts mais interdépendants……..p.110
c) Des projets jamais neutres entre choix politiques et projections territoriales…….……...…..p.118

B. Des conflits d'usages à différents niveaux, entre habitants et autorités organisatrices du territoire……..p.121

a) Les conflits d'usage : quand l'espace de suffit plus……...p.121
b) Les conflits d'acteurs : des intérêts institutionnels différents……..p.128
c) Vers la régulation des temps d'usages……..…...p.136

C. De la représentation à la réappropriation des espaces ……..p.143

a) La bascule générale des représentations…….....p.143
b) Paris, une ville indissociable de son fleuve…….....p.148
c) Les canaux parisiens, une trajectoire parallèle…….....p.156

Conclusion partie 2 ……p.163

3. La Seine au cœur des enjeux écologiques : repenser le fleuve et ses usages dans le contexte de la crise climatique ……p.165

A. Une réappropriation des berges en adéquation avec des pratiques écoresponsables……...p.165

a) La dépollution des eaux au service de la baignade ……p.166
b) Mise en perspective internationale : Rome, une ville qui n'arrive pas encore à retourner au fleuve, malgré un souhait de lutter contre les pollutions et la chaleur……..……..p.177
c) Vers la renaturalisation des berges ?.....p.179

B. La logistique urbaine fluviale, une nouvelle solution écologique à la demande actuelle ?.....p.183

a) Renouer avec les pratiques d'origines ……..….p.185
b) Trois capitales, trois modes d'exploitations…….....p.190
c) Structuration du modèle parisien…….....p.196
d) Quels enjeux pour la transition technique et énergétique de la flotte ?..p.198
e) Cohabitation des usages sur les berges : un enjeu spatial et social…....p.201
f) Un bilan encore mitigé ?.....p.203

C. Pourquoi le fleuve est-il envisagé comme une solution potentielle pour lutter contre le réchauffement climatique……..……..p.204

a) Face au réchauffement climatique, la nécessité de se tourner vers le fleuve……...…..….p.204
b) Le risque du green washing…….....p.205
c) Risques de l'eau : la menace d'une crue qui contraint les projets et leurs résultats……...….p.207
d) Etude de cas des berges parisiennes……p.209
e) Fleuve et écologie : relation ville fleuve, est-ce que cela va ensemble ?.....p.216

Conclusion partie 3……p.218

Conclusion générale……...p.219

En 1994, Pierre Miguel, historien, écrit dans *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France* « Les mariniers affirment qu'un fleuve tranquille n'existe pas »[1]. Les fleuves sont des éléments avec lesquels les riverains entretiennent des rapports aussi multiples que complexes dans les villes qu'ils traversent. Ils sont à la fois essentiels à l'expansion et au développement de la ville, mais ils représentent également un grand danger, notamment lorsqu'au hasard des aléas climatiques, ils deviennent le théâtre de catastrophes naturelles mettant en danger la croissance ou la survie. Paris n'échappe pas à ces règles et la Seine et ses canaux sont des espaces à la géographie unique et en perpétuelle évolution.

1. D'une mission professionnelle à une question de recherche : les voies d'eau parisiennes comme terrain d'étude

a) Une immersion professionnelle aux cœurs des canaux Parisiens

De l'appropriation des lieux par le grand public, à leur usage commercial, la question de l'exploitation des berges de la Seine et de ses canaux s'est invitée au sein de la campagne des municipales de mars 2026 à Paris.

En septembre 2025 j'ai été embauchée en contrat d'alternance au sein de la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, l'objet de ma mission était de réaliser des cartographies des infrastructures de transports le long des canaux à Paris. Depuis, j'effectue un travail de terrain afin de pouvoir localiser les différentes infrastructures nécessaires à la mobilité sur ces espaces. Dès le début de ma mission j'ai pris connaissance du type d'occupation de ces espaces, à la fois sur berges, avec des aménagements principalement dédiés à des mobilités douces, à pied, à vélo…, et sur l'eau, où se met en place un trafic fluvial complexe. Ces pratiques m'ont rapidement intéressées car elles sont diverses, presque opposées, mais elles s'insèrent de la même manière dans de nouvelles pratiques écoresponsables. C'est dans ce cadre que j'ai choisi de travailler sur les voies d'eau en ville, le choix de la ville de Paris s'est imposé de manière évidente car en travaillant pour la Mairie, je disposais de toutes les autorisations et accès nécessaires pour réaliser mes recherches de terrain. Un terrain proche de mes usages également puisque les berges de Seine et les canaux parisiens sont pour moi des lieux de passage, de loisirs et de sociabilisation.

[1] Miguel, P. (1994). *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*. Éditions n°1.

b) Paris et ses voies d'eau : un espace de mobilités plurielles aux enjeux contemporains

Au-delà de cette proximité, la métropole Parisienne est également une ville qui m'a paru pertinente à analyser par rapport à ses voies d'eau. Paris est une ville importante, la capitale de la France, son fleuve, la Seine mesure 776 kilomètres de long, elle prend sa source au plateau de Langre (côte d'or) à 470m d'altitude. C'est ce fleuve qui a permis le développement de la ville 250 ans avant notre ère, lorsque la tribu des Parisii décide s'y installer. La Seine est restée pendant longtemps un fleuve essentiel à la ville dont les usages ont grandement évolué au cours des siècles. Bien que la ville ne soit aujourd'hui plus autant en lien avec son fleuve, elle reste le théâtre de nombreux usages, et même de conflits entre ces usages. Selon l'APUR[2], « Le site de la Seine est la source du développement urbain de Paris, intégrant un rôle à la fois très structurant dans le grand paysage et au plan économique. Il constitue un patrimoine qui, dans sa partie historique, est inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Unesco pour sa valeur universelle exceptionnelle. » À la fois sur berge mais également en voies d'eau c'est un des fleuves qui accueille une grande quantité de mobilités et pratiques. Elle s'insère également dans une mobilité encore plus globale, celle de l'Hinterland du Havre. Le fait que Paris soit également desservie par des canaux en a fait un cas d'étude encore plus pertinent, car il permet de nouveaux usages sujets à analyse. Les canaux s'imposent pour des raisons sanitaires sous Napoléon qui en ordonne la création en raison de la nette baisse de qualité en eau de la Seine, et de la nécessité pour les habitants d'avoir un apport en eau non polluée. Le long des canaux, se pratique essentiellement du transport de marchandises, lié notamment aux nombreuses entreprises de béton qui utilisent des barges afin d'y transporter différents produits. Nombre de plaisanciers partagent également cet espace. Sur les berges c'est un espace de promenade et de détente.

Le cas parisien est un cas large et unique mais qui s'insère dans des logiques globales, c'est pourquoi il est possible de mettre en parallèle Paris et d'autres métropoles traversées par des voies d'eau afin de faire ressortir les enjeux uniques ou pluriels de la Ville de Paris. Ainsi, au cours de mon étude, j'évoque également New-York, Berlin, Rome, Strasbourg et Copenhague.

[2] Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur). (2022, octobre). *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*. https://www.apur.org/sites/default/files/cahier_prescriptions_berges_seine.pdf?token=bzQRophV

Il est essentiel pour moi de penser nos mobilités futures de manière vertueuses. La gestion et les pratiques en voies d'eau n'échappent pas à cette réflexion. A ce titre, les transports en voies d'eau sont aujourd'hui reconnus comme une des mobilités les moins polluantes. Par ailleurs, les berges sont des espaces qui permettent d'abriter des activités non polluantes tout en permettant la création d'îlots de fraîcheur, notamment en cas de grande chaleur créée par le réchauffement climatique.

2. Définitions et notions clés du sujet d'étude

a) Les voies d'eau parisiennes : Seine, canaux et berges

Lors de ma rédaction je mentionne à de nombreuses reprise les voies d'eaux, c'est un terme qui me permet de désigner le cas Parisien de manière global en parlant à la fois des canaux qui sont des « cours d'eau artificiel creusé par l'homme et utilisé soit pour la navigation, soit pour l'irrigation, etc » (CNRTL)[3]. Mais également de son fleuve, la Seine qui est un cours d'eau important, « caractérisé par une très grande longueur et largeur, un débit abondant, des affluents nombreux, et qui se jette le plus souvent dans la mer » (CNRTL)[4]. Les berges sont un élément central de mon sujet, se « sont le bord d'un cours d'eau (ruisseau, rivière, fleuve, canal) ou d'un lac, en pente, souvent escarpé, formé naturellement ou dû à la main de l'homme » (CNRTL)[5].

Le système de canaux quant à lui a été conçu au début du XIXème siècle en partie pour remédier aux embarras de la Seine. Pourtant il ne se substitue pas au fleuve parisien et il est préférable d'évoquer une forme de complémentarité dont les équilibres évolueront au fil du siècle[6].

b) Mobilité et mobilités douces : se déplacer autrement

Les voies d'eaux et les berges sont des espaces sur lesquels on retrouve plusieurs types de mobilités, plutôt des mobilités douces sur berges assez logiquement des mobilités nautiques sur les cours d'eau. La mobilité désigne « un changement de lieu accompli par une ou des personnes. Les individus et les groupes humains sont confrontés à l'exigence de maîtrise de la

[3] Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL). (s.d). *Définition de "canal"*. https://www.cnrtl.fr/definition/canal
[4] Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL). (s.d). *Définition de "fleuve"*. https://www.cnrtl.fr/definition/fleuve
[5] Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL). (s.d). *Définition de "berge"*. https://www.cnrtl.fr/definition/berge
[6] Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure, XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

distance par la mobilité » (Lévy et Lussault, 2003)[7]. Les mobilités douces sont définies par Matthieu Adam, chargé de recherche aux CNRS, dans le Dictionnaire critique de l'anthropocène en 2020, comme un « terme générique qui regroupe les changements de lieu réalisés par une personne ou un groupe grâce à un mode de transport dit « doux » ou « actif » dont le moteur principal est l'énergie musculaire des protagonistes. Le mode peut être biologique, la marche à pied, ou mécanisé, dans le cas du vélo ou d'autres véhicules comme la trottinette, le skateboard, les rollers. [...] Le terme est souvent utilisé au pluriel, « mobilités douces », pour souligner la diversité des modes et des motifs de déplacement »[8].

c) Conflits d'usages : quand l'espace partagé devient enjeu

Les mobilités sur ces espaces sont multiples ce qui peut venir créer des Conflit d'usages qui « désigne plus particulièrement un conflit d'acteurs dans lequel les termes du désaccord concernent des usages contradictoires d'un même espace ou d'une même ressource » selon géoconfluences[9]. Cela se produit dans les rues, les bureaux, les parcs ou les immeubles, et pour le cas qui nous intéresse ici, les espaces qui comprennent aussi bien les bords du fleuve que les voies d'eau. Les causes principales peuvent être causées par le manque de place, trop d'usagers pour une surface trop petite ; des besoins contraires, le calme cherché par les uns dérange le bruit ou l'activité des autres ; le manque de règles avec des limites floues sur qui a le droit de faire quoi et quand.

d) Les représentations : comment perçoit-on ces espaces ?

Les berges Parisienne évoluent en fonction des représentations qu'on leurs donnent, une représentation est définie par géoconfluences comme « une entité formelle – toujours spatiale et temporelle, matérielle et mentale, individuelle et collective – qui évoque une autre entité (appelée le référent) et favorise ainsi la cognition et l'action des individus. Toute représentation remplace quelque chose d'autre pour quelqu'un : la carte, l'image mentale, le député et la performance artistique peuvent respectivement constituer, à leur manière, une représentation d'un espace, d'un objet, d'une population ou d'une idée »[10]. Les représentations des berges

[7] Géoconfluences. (19/05/2025). *Mobilité*. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mobilite
[8] Adam, M. (2020). *Mobilité douce. Dictionnaire critique de l'anthropocène* (pp. 553-555). HAL-SHS. https://shs.hal.science/halshs-03027234
[9] Géoconfluences. (06/11/2025). *Conflit d'acteurs et conflit d'usages*. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/conflit-acteur-conflit-usage
[10] Géoconfluences. (29/04/2026). *Représentation*. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/representation

dépendent du moment, selon ce que les politiques veulent mettre en place, de la situation géopolitique, voire même de la tendance, surtout dans le monde actuel interconnecté.

Dans « *Notion à la une : représentation* »[11] l'auteur Yves-François Le Lay, professeur des universités en géographie - École normale supérieure de Lyon, définit une représentation comme :

« Toute représentation remplace quelque chose d'autre pour quelqu'un : la carte, l'image mentale, le député et la performance artistique peuvent tous constituer, à leur manière, une représentation d'un espace, d'un objet, d'une population ou d'une idée. Procédant des relations que les humains entretiennent avec le monde environnant, une représentation désigne une entité formelle – toujours spatiale et temporelle, matérielle et mentale, individuelle et collective – qui évoque une autre entité (appelée le référent) et favorise ainsi la cognition et l'action des individus. »

Selon lui quatre types de représentations peuvent être dégagés, la représentation mentale, matérielle, politique et la représent-action. Ici ce qui nous intéresse c'est la représentation mentale qui « *désigne un ensemble structuré, fonctionnel et évolutif d'idées, de croyances, d'opinions à l'égard d'un objet ou d'une situation ».* En partant de cette définition, on comprend que les représentations que se font les usagers et habitants vont grandement venir moduler leurs pratiques, et donc en suivant la même logique l'espace. Car après la représentation mentale, la représentation matérielle va venir « *stabiliser des idées dans le monde concret des objets ».* Ces représentations vont pouvoir passer du mental au réel notamment grâce aux politiques, en effet les représentants politiques sont élus à partir d'un programme dans lequel ils mettent en avant des projets qui vont venir se mettre en place. Ces projets sont issus des représentations que les habitants vont vouloir se faire de ces espaces. La représentation politique *« délègue à une entité humaine la capacité de représentation d'un collectif d'humains au sein d'une organisation sociale »*. Finalement, la représent-action va venir « *reproduire un modèle, à la manière du spectacle théâtral qui actualise une pièce sur une scène et pour un public. »*

[11] Lay, Y.-F. L. (2016, janvier). *Notion à la une : Représentation* [Document]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-representation

La question des représentations me permet de traiter des évolutions du regard porté sur le fleuve, d'un espace utilitaire et redouté à un espace festif et patrimonialisé, avec la question du label UNESCO.

e) Transition écologique et logistique urbaine fluviale

Ces espaces sont au cœur de nouveaux enjeux écologiques : qui sont définis par l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires comme « la transformation profonde et progressive du fonctionnement d'un territoire conduite par différents acteurs (pouvoirs publics, citoyens, associations, entreprises…) pour réduire l'empreinte des activités humaines sur l'environnement et parvenir à un développement durable »[12]. Afin de limiter l'impact du réchauffement climatique se met en place une logistique urbaine qui se veut résiliente. La logistique selon géoconfluences « désigne l'ensemble des opérations nécessaires aux flux d'échanges, de la conception et de la préparation des biens sur les lieux de production jusqu'à leur livraison sur les lieux de consommation. Les opérations logistiques peuvent être de nature et d'objectifs diversifiés : humanitaire, militaire, industrielle, acheminement des marchandises ou des colis »[13]. En partant de ce postulat on peut définir la logistique urbaine fluviale comme une logistique qui s'insère au sein de la ville, dans un espace urbain, et qui dépend du fleuve. Le fleuve est un outil majeur dans cette logistique, il permet le transport des produits au cœur de la ville où la suite du transport peut être assurée par de la cyclo-logistique.

3. Entre flux, usages et écologie : une question centrale

J'aborderai en premier lieu la question des mobilités sur les voies d'eau : sont-elles en déclin ou en augmentat ion aujourd'hui ? Est-ce que les enjeux écologiques ont tendance à encourager ces types de mobilités ? Est-ce que des innovations technologiques moins polluantes permettent aujourd'hui de développer ce mode de transport ? Est-ce que la logistique urbaine prend une place au sein de ces mobilités sur voies d'eau ?

En ce qui concerne les berges, je me poserai les questions suivantes : quels sont les principaux usages des berges et comment s'organisent et coexistent les différentes occupations de ces espaces partagés par leurs usagers : engins non motorisés, vélos, trottinettes et simples piétons. Selon ces usages, sont-elles toujours plus accessibles au piéton et au cycliste et par

[12] Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT). (s.d.). *Transition écologique*. https://anct.gouv.fr/transition-ecologique

[13] Géoconfluences. (20/09/2024). *Logistique*. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/logistique-et-supply-chain

extension, quelle place occupe l'automobile sur ces espaces et quelle est l'importance de ceux déjà piétonniers ou devenus piétonniers et cyclables ? Peut-on alors réellement parler de mobilités douces ?

Plus précisément il s'agit de comprendre comment les nouveaux aménagements s'inscrivent dans une démarche écologique active. La dimension relative à l'aménagement des voies d'eau et de leurs berges soulève effectivement plusieurs problématiques autour des usages, acteurs et représentations de ces espaces. Est-ce que les enjeux écologiques donnent lieu à la mise en place de logistiques urbaines spécifiques à ce type d'espaces et si oui, quels aménagements concrets peuvent être envisagés ou prévus dans les prochaines années ? Quelles transformations sont justement proposées aujourd'hui, notamment par les représentants politiques dans le cadre des élections municipales qui se sont tenues en mars 2026 à Paris ? Qui sont les réels décisionnaires de ces orientations ? Quelles représentations dominent aujourd'hui concernant les berges ? Dans une perspective plus large, avec le dérèglement climatique actuel, la gestion des canaux et de leurs berges s'avère également cruciale pour certains territoires directement menacés par la montée des eaux.

Toutes ces questions m'ont amené à me poser une question centrale :

Au regard des nouveaux enjeux écologiques, comment sont ou doivent se penser les pratiques et politiques de mobilité sur voies d'eau et sur berges. Quelle place occupe la logistique urbaine entre le réseau fluvial et la ville ? Et comment s'articulent les représentations, les jeux d'acteurs et les conflits d'usages qui en découlent ?

4. État de l'art et apport du mémoire

a) La Seine et ses canaux : des usages historiques aux pratiques contemporaines

Dans un article de la revue *Urbanités* de novembre 2014 : *Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine*[14] rédigé par Jean Debrie, professeur en aménagement et urbanisme. Celui-ci réalise un état des lieux des différentes pratiques qu'il observe dans ce qu'il appelle une "balade fluviale". A travers son analyse, il décrit la Seine comme un espaces aux usages multiples allant des sites portuaires de logistiques,

[14] Debrie, J. (2014). *Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine*. *Urbanités*. https://www.revue-urbanites.fr/4-paris-ville-portuaire-du-quai-dissy-au-pont-de-tolbiac-balade-fluviale-le-long-de-la-seine/

à la fois urbains, mais également plus larges aux nombreux lieux touristiques, qui s'organisent sur ces espaces. L'agence des ports du Havre, Rouen, Paris (Haropa port), qui est chargé d'une grande partie de la gestion de la Seine en général, mais également d'une grande partie à Paris, produit de temps en temps, des Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris Intra-muros[15]. Ces schémas permettent de nommer et chiffrer les différents usages et mobilités le long de la Seine. Bien que la fonction première d'HAROPA reste portuaire, cette source met en avant le fait que les usages autour de l'animation et la promenade sont devenu majoritaires sur les quais parisiens en représentant 58% des activité de l'usage des sols (quais et terre-pleins), 16% sont dédiés au transport de passagers et donc connectés aux activités de loisirs. 12% de ces espaces sont dédiés aux activités économiques et 14% de la zone est jugée comme inexploitable. La gestion de la sûreté de la navigation qui reste une priorité représente 29% de l'occupation du plan d'eau (espaces sur le fleuve), et 12% sont alloués à l'habitat fluvial. Voies Navigables de France (VNF), l'organisation publique qui est chargée de la gestion de la voie d'eau en France, produit également des chiffres essentiels quant à l'analyse des transports et mobilités qui s'insèrent dans ces espaces[16]. La voie d'eau à Paris n'est pas seulement un espace de paysage mais bien une infrastructure de transport en pleine expansion, + 12,3% de fret entre 2018 et 2019, c'est une augmentation nécessaire pour décongestionner les routes en transportant par voies fluviales les matériaux de construction. VNF met également en avant l'importante quantité de touristes sur la Seine en 2019 qui était autour de 8 millions de passagers. Les berges sont des espaces de détente et de promenade. Les canaux parisiens, et plus particulièrement le canal Saint Martin sont décrits par Michèle Jolé, sociologue de l'urbain et enseignante-chercheuse, dans *Le destin festif du canal Saint-Martin*[17] (Revue *Pouvoir*, *La Rue,* n°116, 2006), comme un espace festif régulier voir quotidien, plutôt qu'exceptionnel. En raison de sa localisation et des différents projets qui ont pris place sur la zone depuis, les années 80 le canal est décrit comme une zone de détente, dépaysante. Les canaux sont des espaces dédiés à la détente, à la promenade, mais également à la baignade, c'est ce que Julia Moutiez, architecte, met en avant dans l'article *Plonger dans les canaux, reconquérir la Seine*[18] paru en 2024 dans le dossier *Baigner et laver son corps en ville.* Les Parisiens se seraient toujours baignés dans la

[15] HAROPA PORT. (2019). *Schéma d'orientations des berges et des ports dans Paris.* https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/sobparis_haropa_port.pdf
[16] Voies Navigables de France (VNF). (2019). *Chiffres clés 2019*. https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2020/05/VNF-chiffres-cl%C3%A9s-2019-web-1.pdf
[17] Jolé, M. (2006). *Le destin festif du canal Saint-Martin. Pouvoirs, La Rue*, 116(1), 117–130. Le Seuil. https://droit.cairn.info/revue-pouvoirs-2006-1-page-117?lang=fr
[18] Moutiez, J. (2024). *Baigner et laver son corps en ville : Plonger dans les canaux, reconquérir la Seine. Baigner et laver son corps en ville*, 161–182. https://journals.openedition.org/gc/20578

Seine mais pour des raisons hygiéniques, c'est une pratique qui s'est arrêtée avec le temps, en partie pour des raisons de sécurité. Isabelle Backouche, historienne, spécialiste de l'Histoire urbaine, dans *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850)*[19], paru en 2016, réalise une étude poussée sur l'Histoire de la Seine à Paris et des rapports que pouvaient entretenir les habitants à ces espaces, elle met en avant que la Seine a eu un rôle central dans la création de Paris, et que pendant longtemps elle a eu un rôle central dans les usages et pratiques des habitants de la ville.

Les canaux ont été créés afin d'offrir à Paris de l'eau potable et de qualité mais très vite ont également attiré en nombre les baigneurs lors des saisons estivales. Ces usages ont été interdits mais réapparaissent ces dernières années, à l'instar de la baignade dans la Seine, comme le souligne Julia Moutiez dans un second article *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024*[20] (in Revue *Projets de paysage* 2021).

Dans un rapport publié par Eau de Paris (2013) : *L'eau à Paris, retour vers le public*[21], Agnès Sinaï, journaliste environnementale et auteure, maître de conférences à Sciences Po, nous renseigne sur les différents usages techniques des eaux des canaux et de la Seine, entre entretiens de la voirie et apport en eau potable dans les foyers parisiens.

Afin d'expliciter les usages et pratiques aujourd'hui, de nombreux articles de presse comme celui écrit par le journaliste Alexis Bisson pour le Parisien, publié le 6 décembre 2025 *Municipales 2026 à Paris : derrière les promesses, pourquoi le futur des voies sur berge est un casse-tête*[22] à la veille des élections municipales, ont soulevé beaucoup de débat à Paris. Les berges et leurs aménagements est un sujet clivant entre les partis de gauche et de droite à Paris depuis maintenant plusieurs décennies, et qui aurait commencé en 1977. En 2017, dans le cadre du cours « Description de controverses » de l'École des Mines de Paris des élèves en 3ème année Cycle Ingénieur Civil se sont intéressés aux controverses autour des aménagements sur

---

[19] Backouche, I. (2016) *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850),* Paris, EHESS, coll. « En temps et lieux »

[20] Moutiez, J. (2021) « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 », Projets de paysage* https://journals.openedition.org/paysage/24706

[21] Eau de Paris. (2022). Livre de la remunicipalisation de l'eau à Paris. https://www.eaudeparis.fr/sites/default/files/2022-05/LivreRemunicipalisation.pdf

[22] Le Parisien. Bisson, A. (2025, 6 décembre). *Municipales 2026 à Paris : Derrière les promesses, pourquoi le futur des voies sur berge est un casse-tête.* *https://www.leparisien.fr/elections/municipales/municipales-2026-a-paris-derriere-les-promesses-pourquoi-le-futur-des-voies-sur-berge-est-un-casse-tete-06-12-2025-XJ6WSPEXTREWNAM4WMF2AYVRS4.php*

les berges de la rive droite, ont recensé de manière assez complète les différents enjeux autour de la politique dans les projets d'aménagement, sur un site web dédié[23]. Ce site permet de mettre en avant la position de la droite parisienne qui s'opposait clairement à des aménagements déficitaires pour la voiture contre une gauche très engagée dans une réappropriation de ces espaces par les habitants parisiens. Le site met en avant les différentes démarches juridiques employées par chacune des parties afin d'atteindre ces objectifs. Si les projets d'aménagement sont au cœur des enjeux politiques, ils sont avant tout le fruit de leurs usages par les riverains eux-mêmes, habitants et travailleurs.

Plusieurs grandes villes et capitales à travers le Monde sont elles aussi traversées par une voie d'eau, de ce fait le cas parisien peut être mis en parallèle avec plusieurs grandes métropoles mondiales, notamment New York où Laetitia Dablanc, Directrice de recherche, Laboratoire Ville, Mobilité et Transports, Université Gustave Eiffel Docteur en urbanisme de l'École des Ponts Directeur de la Chaire Logistique Ville dans *Entre police et service : l'action publique sur le transport de marchandises en ville : le cas des métropoles de Paris et New York*[24] décrit le rôle des actions publiques et la place du transport de marchandise à New York par rapport à Paris. Il en est de même à Copenhague, qui est une ville traversée par de nombreux canaux, de ce fait elle constitue un parallèle portuaire intéressant dans le cadre de mon sujet, Sonia Curnier, architecte et urbaniste de formation, titulaire d'un doctorat en Architecture et Sciences de la Ville, dans le dossier *La ville des loisirs ; Durabilité des infrastructures temporaires à vocation événementielle*[25] parle de Copenhague comme un espace public sur lequel est réalisé de nombreuses expériences, et les canaux et berges y sont décrits comme des espaces réaménagés de manière à ce que les habitants se réapproprient ce territoire. Mais il y a également Berlin, avec le cas de la gestion de l'eau dans le cadre de la baignade qui est comparée à Paris par Gaële Rouillé-Kielo, docteure en géographie, dans le *Rapport d'activité 2022 de Programme Interdisciplinaire de Recherche sur l'eau et l'environnement du bassin de la Seine : La baignade urbaine en eau libre au-delà de l'enjeu bactériologique. Regards croisés*

---

[23] Groupe 26. (2017, 5 juin). *Concertation des différents acteurs – Piétonnisation des berges rive droite à Paris : un débat écologique, urbain et politique. Controverses*, Mines Paris – PSL. https://controverses.minesparis.psl.eu/public/promo16/promo16_G26/www.controverses-minesparistech-6.fr/_groupe26/indexf705.html?p=481

[24] Dablanc, L. (1997). *Entre police et service : l'action publique sur le transport de marchandises en ville : le cas des métropoles de Paris et New York* [Thèse de doctorat, École nationale des ponts et chaussées]. PASTEL – HAL. https://pastel.hal.science/tel-00129508/

[25] Curnier, S. (2016). *Expériences urbaines et espaces publics à Copenhague. Dans La ville des loisirs : durabilité des infrastructures temporaires à vocation événementielle, Cahiers de l'Aspan,* 2, 8–13.

Paris/Berlin[26]. Le documentaire *Rome sur le Tibre r*éalisé par France Télévision dans le cadre de l'émission *Des racines et des ailes*[27] diffusé le 06/04/2016, permet de mettre en avant le rapport de Rome à son fleuve, qui a eu tendance à s'en éloigner drastiquement et qui essaie de rétablir des liens avec aujourd'hui. Mais également Strasbourg, dont Jean Debrie met avant les usages du port, mais également berges et voies d'eau, en abordant une reconnexion entre la ville et son fleuve, ce qui permet d'y développer des nouveaux usages notamment autour de la logistique fluviale[28] (in *La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon)* paru en 2013).

b) Représentations, jeux d'acteurs et conflits d'usages

Le *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*[2], d'octobre 2022 (à l'initiative d'Haropa, VNF, la Ville de Paris, L'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de Paris et L'atelier parisien d'urbanisme), permet de mettre en avant un point essentiel à la gestion de la Seine, celle-ci est partagée entre les trois acteurs qui eux-mêmes vont pouvoir sous déléguer certaines de leurs tâches à d'autres entreprises privées. Contrairement aux canaux qui sont uniquement gérés par la Ville de Paris et les entreprises qu'elle peut employer. Ces acteurs multiples se retrouvent parfois en conflits quant aux orientations de leurs différents aménagements car ils n'ont pas les mêmes objectifs. Ces conflits entre acteurs se répercutent à l'échelle des usagers de ces espaces, selon « La ville fluviale »[29] rédigé dans le cadre d'un atelier en 2015 pour le Mastère AMUR, les conflits d'usages ne sont pas nouveaux mais ils changent, en passant de soucis de santé et de ressources à des soucis autour de l'occupation et la gouvernance de ces espaces. Cette même logique est mise en avant par Julia Moutiez (2024)[16-18] : les espaces de baignades sont une réelle source de conflits d'usages à la fois au niveau des autorités en gestion de ces espaces mais également entre usages de particulier, car l'immobilité imposée par la baignade n'est pas un usage partagé par tous. Isabelle Backouche (2010), travaille sur le rapport de l'urbanisme et

---

[26] Rouillé-Kielo, G., et al. (2022). *La baignade urbaine en eau libre au-delà de l'enjeu bactériologique : Regards croisés Paris/Berlin* (Rapports d'activité 2022, Vol. 18). INRAE. https://www.piren-seine.fr/rapports/rapports_annuels/rapports_dactivite_2022/la_baignade_urbaine_en_eau_libre_au_dela_de

[27] Des Racines et des Ailes. (2016, 7 avril). *Rome sur le Tibre* [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=YB8mY9Jd5DE

[28] Debrie, J. (2013). *La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon).* Cybergeo: European Journal of Geography, document 659. https://journals.openedition.org/cybergeo/26118

[29] Kumar, S., Naveteur, L., Persitz, B., Renoncet, G., & Roussat, J.-B. (2015). *La ville fluviale (Atelier international du Mastère AMUR)*. École des Ponts ParisTech. https://educnet.enpc.fr/pluginfile.php/39071/mod_folder/content/0/2015_1T_Ville%20fluviale.pdf

des usages qui en sont faits sur le bassin de la Villette tout au long du 21è siecle. Son analyse met en avant « La difficile cohabitation des usages sur le Bassin de La Villette »[30] entre espaces de loisirs, commerces et industries. A travers son travail elle met en avant les rapports et représentations que l'on a pu se faire à cet espace durant le siècle. La question de la fermeture à la voiture sur les voies sur berges comme elle est décrite dans le bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris, pour l'institut paris région, est également un sujet qui pose question entre conflits d'usages et représentations des pratiques des berges. La relation des représentations qu'on a pu se faire, des villes à leurs fleuves a été théorisée par Jean Pelletier, géographe, dans *Sur les relations de la ville et des cours d'eau*[31], chaque ville traverse plusieurs grandes étapes d'évolution de rapport a son fleuve et ces voies d'eau : d'abord une relation essentielle, puisque sans le fleuve pas de ville ; puis une étape de détachement où la ville s'éloigne des cours d'eau ; pour finalement mieux s'y rattacher ensuite. Julia Moutiez dans ses différentes œuvres autour de la baignade dans la seine [16-18] (2024 et 2021) soulève des enjeux autour des représentations qu'on se fait de la Seine aujourd'hui comme un espace de baignade et de loisirs. Le canal Saint martin est également décrit comme tel par Michel Jolé dans *Le destin festif du canal Saint-Martin*[15]. Les représentations jouent probablement dans la réappropriation limitée de la Seine comme espace de baignade.

c) Les voies d'eau comme levier de transition écologique

Les voies d'eau dans les villes sont aujourd'hui utilisées dans le but de développer des activités écologiques et résilientes. C'est ce que mentionne Sophie Bonin, professeure à l'École nationale supérieure de paysage, dans « *Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains* »[32] : elle met en avant le lien entre les aménagements écologiques valorisant les mobilités douces et les loisirs non polluants, et leur efficience pour faire face aux grandes chaleurs, notamment à Paris, dans le contexte du réchauffement climatique actuel. L'Apur met cette même dynamique en avant dans son plan directeur de mise en valeur des canaux de la Seine à la Villette qui retrace l'histoire des canaux depuis 1967[33]. Une pratique ancienne de

[30] Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne : Les usages du Bassin de La Villette au XIXe siècle. Histoire & Mesure, 25(1), 47–86. https://journals.openedition.org/histoiremesure/3929

[31] Pelletier, J. (1990). *Sur les relations de la ville et des cours d'eau / On relations between cities and rivers*. Géocarrefour, 65(4), 233–239 https://www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1990_num_65_4_5741

[32] Bonin, S. (2007). *Fleuves en ville : Enjeux écologiques et projets urbains.* Strates, (13). https://journals.openedition.org/strates/5963

[33] Atelier parisien d'urbanisme. (2017). *Plan directeur de mise en valeur des canaux de la Seine à La Villette. Dans S'imaginer Paris et le Grand Paris : 50 ans d'histoire urbaine.*

logistique urbaine qui reprend une grande place dans une visée écologique. Jean-Baptiste Pugnat, doctorant à l'université Paris Est, dans son article *Les conditions de développement de la logistique fluviale urbaine à Paris et en Ile-de-France*[34] vient expliciter les différents leviers qu'il faudrait mettre en place afin de développer au maximum la logistique urbaine en France. Cependant ces différents aménagements et changements d'usages pour des pratiques écologiques peuvent être remis en question. C'est ce que met en avant Martin Claux, maître de conférences en urbanisme et aménagement, Institut de géoarchitecture, dans *Les faux-semblants de la mobilité durable*[35] (2023), remet en question l'aménagement des berges en rive droite à Paris. Sophie Bonin[31] remet également en question ces points et vient mettre en avant les différences entre les discours et les projets qui sont mis en œuvre concrètement.

d) L'apport de ce mémoire : une lecture globale et croisée

Tous ces ouvrages mettent en avant les canaux ou la Seine, indépendamment les uns des autres, leurs usages sont également étudiés séparément. Selon moi la métropole Parisienne et ses usages gagneraient à être analysés de manière globale afin d'en comprendre son fonctionnement et ses logiques propres. Mais également la répartition de ces usages et ce à quoi ils peuvent mener. Le réchauffement climatique actuel est facteur de beaucoup de changement partout dans le monde, de nombreux articles mettent en lien la Seine et les canaux avec soit leurs usages pour lutter contre le réchauffement climatique, ou contre ce qu'il engendre. Cependant ce sont des analyses qui travaillent sur des études de cas précis et rarement à l'échelle d'une ville entière. La voie d'eau, notamment à Paris, est un levier essentiel pour lutter contre le réchauffement climatique et proposer des activités lorsque les chaleurs deviennent trop importantes. C'est pourquoi il m'a paru intéressant de mettre en avant ce point-là à l'échelle de la ville. Je parle également de la voie d'eau et des berges, souvent l'un et l'autre sont dissociés ce qui selon moi ne permet pas d'analyser réellement les dynamiques itinérantes à ces espaces.

---

https://50ans.apur.org/fr/home/1978-1987/plan-directeur-de-mise-en-valeur-des-canaux-de-la-seine-a-la-villette-1319.html

[34] Pugnat, J.-B. (2015*). Les conditions de développement de la logistique fluviale urbaine à Paris et en Île-de-France* [Thèse de doctorat, Université Paris-Est]. https://theses.hal.science/tel-04633267v1/file/TH2015PEST1115.pdf

[35] Claux, M. (2023). *Une analyse rétrospective de la justification du projet « Paris berges de Seine rive droite » : Les risques de l'évaluation : mobilisation, confusion et devoir de contrition*. Dans B. Charlier, M. Van Criekingen et C. Scoffier (dir.), *Les faux-semblants de la mobilité durable : Risques sociaux et environnementaux* (pp. 87–104). Éditions de la Sorbonne. https://books.openedition.org/psorbonne/108795

5. Pistes de réponses et hypothèses afin répondre à la problématique

A partir de la littérature existante et de mes premières réflexions j'ai émis 3 hypothèses afin de répondre à la problématique que je me suis posé en amont :

Les mobilités sur les voies d'eaux à Paris sont en déclin depuis plusieurs années, mais c'est une tendance qui s'inverse depuis peu en raison des enjeux écologiques qui ont tendance à encourager les mobilités par voies d'eau. Ici je vois les mobilités en voies d'eau comme une potentielle réponse au changement climatique car c'est une pratique moins polluante. Et qui permet également de développer d'innovations technologiques moins polluantes qui permettent de développer ce mode de transport.

Les berges sont des espaces qui attirent de plus en plus. Sur les berges coexistent différentes mobilités douces et usages : engins non motorisés, vélos, trottinettes et simples piétons (mobile et immobile). Cependant une telle cohabitation entre les usagers peut créer des conflits d'usage. D'autant plus que la logistique urbaine, qui s'inscrit dans une démarche écologique active, se développe elle aussi sur ces espaces et empiète sur les autres pratiques.

Les enjeux écologiques font partie des moteurs pour davantage encourager les politiques publiques d'aménagement à utiliser les fleuves pour des questions logistiques, et encourager les mobilités douces sur les berges.

6. Une enquête multiscalaire : croiser les regards et les données

Afin de répondre à ces hypothèses j'ai mobilisé des méthodes diverses afin de croiser mes données qualitatives et quantitatives.

Mon projet concerne principalement la métropole Parisienne, mon terrain principal sera donc à Paris, au niveau des canaux (Canal Saint-Martin, Canal Saint-Denis, Canal de l'Ourcq) mais également de la Seine. Au cours de mon étude, je réalise plusieurs parallèle avec des villes plus ou moins comparable à Paris, telles que Copenhague, Strasbourg et New York dans lesquelles j'ai pu me rendre et faire quelques observations. Mais également Berlin et Rome où mes conclusions ne se basent que sur une étude bibliographique déjà réalisée sur les zones.

a) Recherche bibliographique et documentaire

Concernant les méthodes de collectes de données, afin d'obtenir des informations pour mon mémoire, mais également constituer mon état de l'art, j'ai organisé mes recherches bibliographiques et documentaires à partir d'articles scientifiques (géographie urbaine,

transport, environnement), rapports d'urbanisme, schémas directeurs, plans de mobilité urbaine. Également des documents publics des voies navigables de France, ports urbains, mairies... Des articles de presse spécialisée (transport, environnement) et données statistiques tel que le trafic fluvial, la fréquentation des berges. J'ai utilisé Zotero pour la gestion bibliographique. Pour trouver les différents documents sur lequel j'ai travaillé je me suis rendue en bibliothèque Universitaire à Paris, celle de l'Institut de géographie et celle de Clignancourt, j'ai réalisé des recherches google, google scholar, Cairn, et l'IA Claude dans certains cas très spécifiques lorsque je ne trouvais pas ailleurs (et précisé le cas échéant).

b) Observations de terrain et comptages

A Paris (terrain principal - octobre-avril 2025/26), j'ai travaillé sur le Canal Saint-Martin, Canal de l'Ourcq, Canal Saint-Denis et la Seine, en réalisant des observations, comptages et entretiens afin de comprendre les usages de ces espaces. Pour ce faire, j'ai suivi une méthodologie précise afin de réaliser des comptages ponctuels des passages de bateaux, et des flux de cyclistes/piétons sur les berges. Pendant deux semaines, du 25 février au 10 mars, période très ensoleillée après plusieurs semaines de froid et de pluie. Je me suis rendue du lundi au jeudi à des points précis de mon terrain à Paris, pour le Canal de l'Ourcq et celui de Saint-Denis je me suis placée à la frontière entre Paris et leurs banlieues respectives, dans l'idée d'observer de possibles mobilités pendulaires entre Paris et sa banlieue. Sur le pont du Boulevard Macdonald pour Saint-Denis et la première passerelle sur le canal de l'Ourcq. Pour le Canal Saint-Martin je me suis placée au centre de celui-ci sur le Pont Bernadette-Lafont, un endroit où il y a du passage et qui reflète selon moi une tendance globale qui s'applique à tout le canal.



Figure 1 : Carte de localisation des lieux d'observations sur les berges des canaux Paris – Réalisée par Jeanne Giethlen – Février 2026

Pour la partie Seine, j'ai découpé mon terrain en quatre parties distinctes, une en amont au niveau de la BNF sur la passerelle Simone de Beauvoir, ensuite plus au centre au bout de l'Île Saint-Louis, puis plus en aval vers Pont Royal, et enfin complètement en aval au niveau de l'Ile aux Cygnes sur le Pont de Grenelle.

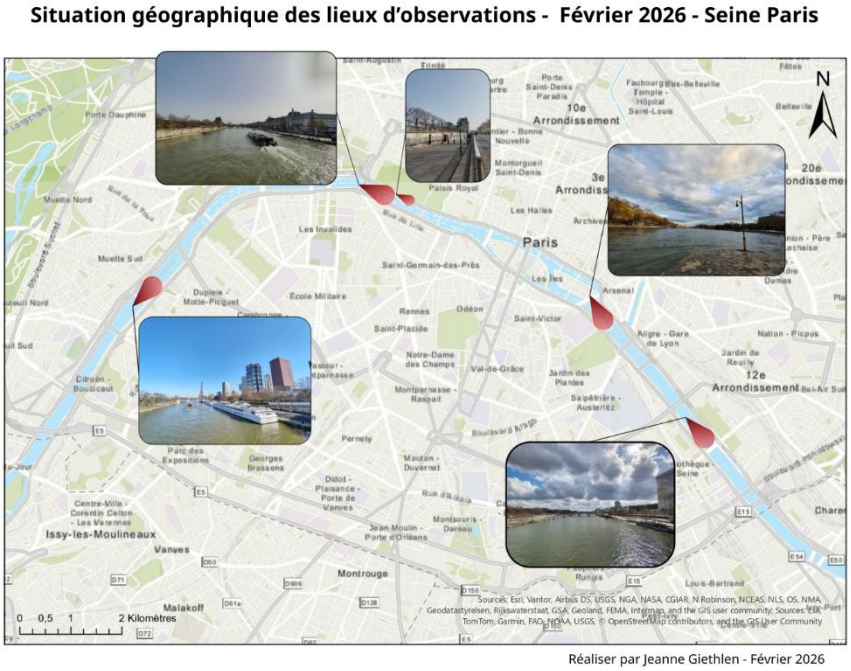


Figure 2 : Carte de localisation des lieux d'observations sur les berges de Seine Paris – Réalisée par Jeanne Giethlen – Février 2026

Je me suis rendue sur chacun des points énumérés précédemment un jour à des horaires bien définis : 12h ; 14h30 ; 17h. Ces horaires ont été choisis car à 12h et 17h une grande partie des Parisiens ne sont censés ni être sur leurs lieux de travail ni chez eux, donc profitent-ils de ce moment pour utiliser cet espace (notamment à midi), ou est-ce que cet espace s'insère dans leurs pratiques, notamment à 17h lorsque les gens rentrent du travail ? Pour 14h, à l'inverse, je voulais voir si cet espace était pratiqué en dehors des horaires où les gens auraient des raisons de s'y trouver, et si oui, quelles sont leurs pratiques si elles ne sont pas de s'y asseoir pour manger ou d'y passer pour rentrer chez soi le soir. Une autre contrainte s'est imposée à moi cependant, celle de pouvoir intégrer ces temps d'observations à mes propres horaires de travail sur la période. De ce fait, il se peut que cela ait pu engendrer quelques biais (une observation dans la matinée aurait pu sembler plus pertinente mais je manquais de temps pour le faire). En effet, j'ai intégré ces observations dans le cadre de mon alternance, cependant mes missions ne m'amènent pas à travailler spécifiquement autour de la Seine, j'ai donc demandé l'autorisation à mon tuteur à me rendre sur ces espaces mais je n'ai pas pu y passer autant de temps que j'aurai

voulu y consacrer pour une étude réellement exhaustive. A partir de ces observations j'espérais à midi voir si ces zones attiraient pour des potentielles pauses déjeuner, dans l'après-midi où il y a moins de monde car la majorité des personnes travaillent, je me suis demandée qui passait sur la zone, et à 17h j'espérais voir si les zones seraient empruntées par les gens en rentrant de leurs travails. Sur ces zones j'ai réalisé des photos des zones d'observations à chaque heure, et du comptage des différentes mobilités, avec les types de bateaux (marchandises, tourisme, plaisance), les aménagements des berges, et pratiques des usagers sur les berges que je pouvais observer pendant 30 minutes. A chaque fois, j'ai également réalisé des observations informelles que j'ai rangé dans un tableau dans lequel j'ai également mis les photos et précisé le contexte autour de mes observations (voir annexe).

Tout au long de ce travail d'observation mais aussi au cours de mon alternance j'ai réalisé différentes photos de mon terrain, que j'ai analysé grâce à une grille d'analyse (annexe) de mes photos afin de mieux pouvoir les traiter ensuite.

A Copenhague (terrain secondaire - réalisé en décembre 2025), sur les canaux principaux de la ville j'ai réalisé des observations des aménagements portuaires et des berges, des photos géolocalisées et datées et en repérant les innovations (bateaux électriques, infrastructures).

A New York (terrain secondaire - Mars/Avril 2026) sur les principales berges de la ville, comme à Copenhague, j'ai réalisé des observations comparées par rapport aux recherches que j'avais réalisées en amont. Pour ces observations j'ai réalisé une grille (En partie 1)c)) qui permet de suivre les différents enjeux que j'ai relevé pour la Ville de Paris et les comparer par rapport à ce qui ressort pour New York. Je vais utiliser les photos qui sont géolocalisées et datées réalisées par Fatima Aydin.

c) Entretiens semi-directifs

J'ai réalisé des entretiens semi-directifs (annexe) qui ont eu pour but de recueillir des données qualitatives sur les évolutions du terrain, mais aussi sur les politiques mises en place, ainsi que les contraintes et perspectives à venir.

Concernant ma méthodologie d'entretiens, avec les professionnels, il s'agit d'entretiens semi-directifs qui ont duré entre 45 minutes et une heure dont la grille a été adaptée selon le type d'acteur. J'ai réalisé des enregistrements (avec accord) et une prise de notes tout le long de l'entretien. J'ai ensuite réalisé des retranscriptions intégrales (annexe). Le thème de la grille d'entretien comprend : l'évolution du trafic fluvial (10 dernières années), les politiques

environnementales et leurs impacts, les innovations technologiques, les contraintes et opportunités du transport fluvial, les conflits d'usages sur les berges et les perspectives de développement.

Pour ce faire j'ai interrogé Mme Sanchez qui travaille à la direction des territoires de la Ville de Paris et qui a travaillé pendant plusieurs années en tant que directrice d'agence de Paris pour Haropa Port qui gère une importante partie de la gestion de la Seine à Paris tout comme la ville. Son regard croisé entre la ville et Haropa m'a été précieuse dans l'analyse de mon sujet au niveau de la Seine. Pour la partie canaux j'ai réalisé un entretien avec Jean-François Rauch qui s'occupe de la gestion des Canaux à grand gabarit, qui est la circonscription pour laquelle j'ai travaillé en alternance.

Ces entretiens m'ont permis d'en savoir plus sur la situation et les politiques actuelles et envisagées pour l'avenir. Ces deux entretiens mettent en avant un défi principal commun malgré leurs différences institutionnelles entre la Seine et les canaux qui est le fait de concilier des usages de plus en plus nombreux sur ces espaces et qui apparaît parfois contradictoire : loisirs, fret, tourismes et baignade.

d) Questionnaire en ligne

Afin d'analyser la fréquentation des quais de Seine et des canaux par les usagers des berges tels que des cyclistes, les piétons, ou usagers d'autres type d'engins (skate boards, trottinettes, rollers, patins), l'abord des personnes en direct n'étant pas aisé, j'ai privilégié la diffusion d'un questionnaire en ligne que j'ai partagé auprès de mes différents cercles de connaissances pour lequel j'ai reçu 75 réponses.

Pour ma méthodologie de questionnaire, j'ai réalisé une grille d'entretiens adaptée aux habitants de la métropole, orientée sur les pratiques sur les berges, qui devait prendre entre 5 à 10 minutes à réaliser. Le thème de la grille comprend des questions sur les profils des répondants, tel que des questions sur l'âge, le genre, la profession et le lieu de résidence. Mais également sur les pratiques des berges et voies d'eau, les ressentis, aménagements et conflits d'usage. Les zones de confort et d'inconfort sur les berges et les enjeux écologiques et de logistique urbaine.

Ce questionnaire permet de faire ressortir le fait que les berges et voies d'eau parisiennes sont des espaces dévolus aux loisirs et à la détente qui sont majoritairement pratiqués à pied notamment par les jeunes étudiants et les retraités. Les répondants sont globalement assez satisfaits des aménagements sur ces espaces, mais ils demandent une meilleure cohabitation

entre piétons et cyclistes et moins de voitures. Ils demandent la mise en place d'espaces verts, dans une logique de conscience écologique qui n'est pas encore assez concrète aux yeux des usagers.

e) Analyse cartographique et corpus documentaire

J'ai réalisé une analyse de corpus et de données, en analysant des documents de planification urbaine tels que le Plan Local d'Urbanisme parisien, le Schéma Directeur de la Région Île-de-France et les Plans de mobilité urbaine européens. Traiter de données statistiques comme l'évolution du trafic fluvial (tonnes transportées, nombre de passages), la fréquentation des berges aménagées, les parts modales du transport fluvial. Et j'ai également réalisé des analyses cartographiques des infrastructures fluviales, de la localisation des aménagements de berges et des zones de conflits d'usages identifiées. J'ai réalisé des captures d'écran de la carte globale de Strava qui met en avant des pratiques sportives.

Ma méthode intègre le traitement et l'analyse des données qualitatives (entretiens, observations). Notamment les retranscriptions, analyse de contenu comme les identifications des discours récurrents, tensions, innovations évoquées. Et croisement avec les observations de terrain. Et des données quantitatives (comptages, statistiques) en réalisant des tableaux de synthèse, graphiques, etc… En produisant des cartes de localisation des terrains, des cartes thématiques avec les infrastructures, aménagements, zones d'observation, des cartes de répartition modale et des cartes de synthèse des résultats.

f) Limites de la recherche

Il existe un nombre très important d'études qui ont été réalisées sur les voies d'eau à Paris et je ne peux pas prétendre à les avoir toutes consultées, de même je ne peux pas traiter de l'entièreté des enjeux qui se jouent aujourd'hui sur ces espaces. Mon analyse se veut la plus riche possible mais ne peut être exhaustive.

Je n'ai également pas pu interroger tous les acteurs en gestion de cet espace ni tous les usagers. Le questionnaire en ligne n'a été partagé qu'entre des personnes de mon entourage plus ou moins proches. C'est un biais que l'on peut ressentir entre mes observations et le questionnaire, dans le questionnaire presque aucune personne ne se rend sur les quais pour y courir ou y faire du vélo alors que c'est un usage particulièrement fréquent sur les berges selon mes observations.

Mes observations ont été réalisées à des horaires fixes, pendant une courte période, et pas le matin par manque de disponibilité du fait de mon emploi, pour cette raison, mon analyse ne peut être la plus éclectique possible.

Je n'ai pas eu la possibilité d'analyser toutes les grandes villes fluviales du monde, pour les comparer avec Paris, c'est un travail trop important que je ne pouvais pas réaliser dans le temps circonscrit de ce mémoire. Si j'ai pu étendre l'étude dans les villes où j'ai eu l'opportunité de pouvoir me rendre sur la période (Strasbourg, New York, Copenhague), pour Berlin et Rome, ce sont mes recherches sur certaines spécificités parisiennes, et leurs mises en comparaison, qui m'ont amenée à m'y intéresser. C'est le cas de Berlin avec la baignade, en effet, les Berlinois ont développé un rapport à la baignade qui peut être similaire au cas parisien, quoique pas sur la même temporalité. C'est pourquoi il m'a paru intéressant de citer cette ville afin de comparer son rapport à la baignade au regard des pratiques parisiennes. A contrario, Rome n'a pas développé de points de baignade. Cependant chacune de ces villes ont un développement qui leur est propre en fonction de leurs géographie, topographie, géopolitique, etc. Les logiques qui s'exercent sur ces territoires sont donc très différentes et je ne prétends pas tirer de conclusions définitives de mes seules constations.

7. Annonce du plan

Mon analyse s'articule en 3 parties, dans un premier temps je vais m'employer à réaliser un état des lieux des mobilités fluviales et sur berges à Paris. En présentant les pratiques et mobilités actuelles sur la voie d'eau et sur berge à Paris, afin de mettre en avant les usages actuels, de la logistique fluviale aux mobilités douces. Je vais ensuite présenter les facteurs qui vont venir mettre en lumière ces usages, en identifiant trois cas principaux, la politique municipale de la ville, les facteurs sociaux et enfin les facteurs historiques de la peur à la réappropriation de ces espaces. Enfin je réaliserai à la fin de cette partie une mise en perspective de la ville de Paris avec d'autres métropoles comme Amsterdam, Copenhague, Berlin ou New York. Dans une seconde partie je présente les représentations, jeux d'acteurs et conflits d'usages autour de la voie d'eau et des berges parisiennes. J'aborde le cas des jeux d'acteurs sous le prisme de la gestion et des intérêts défendus par les différents acteurs. Les tensions entre les différents usagers me permettent de mettre en avant les différents conflits d'usages qui se jouent sur les berges. Finalement, cette partie me permet d'aborder la question des représentations et de leurs mutations, c'est-à-dire les évolutions du regard porté sur le fleuve, d'un espace utilitaire et

redouté à un espace festif et patrimonialisé, avec la question du label UNESCO. Dans ma dernière partie, j'aborde d'abord la réappropriation du fleuve vers des usages écologiques, à travers les mobilités douces sur les berges, la baignade, et la renaturalisation, en établissant des parallèles avec Berlin et Copenhague. J'examine ensuite la place de la logistique urbaine fluviale dans la transition écologique, notamment le fret fluvial et les bateaux électriques, en comparaison avec Strasbourg. Je conclus enfin sur le rôle du fleuve face au réchauffement climatique, en proposant une lecture critique des discours écologiques.

1. Paris et la Seine : comprendre les liens qui unissent la Ville à son fleuve

A. Quelles sont les pratiques et mobilités contemporaines sur les voies d'eaux et sur les berges parisiennes ?

Aujourd'hui à Paris, les voies d'eau sont des espaces aux pratiques multiples, sur lesquelles on retrouve des activités de loisir et de détente mais il y a également de nombreuses entreprises qui s'installent sur ces zones là car elles y trouvent de nombreux avantages.

En voie d'eau, la Seine bat des records en termes de tourisme fluvial. En effet, comme Mme Sanchez a pu me l'expliquer lors de notre entrevue, Paris se place comme l'une des premières villes de trafic fluvial. Elle m'expliquait que Paris est « *le premier port touristique du monde. En 2025, après les JO, on était à presque 10 millions de touristes par an qui faisaient une croisière sur la Seine* ».

a) Comment se caractérisent les usages des voies d'eaux au sein d'une capitale touristique en pleine mutation logistique ?

i) Aménagement et logique des pratiques

Haropa, l'agence des ports du Havre, Rouen, Paris, *dans le Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris Intra-muros*[36] décrit les usages fluviaux en cinq catégories distinctes :

- Les ports, qui sont eux même découpés en trois catégories ;
    - « *Les ports d'activités économiques, logistiques, et services urbains* » qui vont concerner les activités associées aux filières du BTP, mais également la logistique urbaine.
    - « *Les ports de transport de passagers avec animation-loisir* » qui concernent les ports d'attache pour les compagnies de transport mais également des restaurants, des lieux de promenade et de loisir.
    - « *Les ports d'animations et de loisirs* » qui comme leurs noms l'indiquent sont dédiés à l'animation, et aux loisirs avec des espaces de restauration, balade, culture, etc…
- *« Les équipements en temps partagé* », qui englobent tout un réseau de 7 Quais à Usage Partagé (QUP) qui sont principalement dédiés au transport de marchandises. Mais

[36] HAROPA PORT. (2019). *Schéma d'orientations des berges et des ports dans Paris.* https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/sobparis_haropa_port.pdf

également un réseau de 32 escales, c'est-à-dire des pontons et/ou quais en temps partagé entre opérateurs ou affectées à un transporteur comme les bateaux bus, selon les cas et les besoins.

- *« Zone de sécurité de la navigation et services portuaires »*, ce sont des zones qui s'attèlent à la sécurité et à l'usage des navigants, sur le plan d'eau majoritairement. Selon Haropa elles concernent : « *les zones d'attente y compris pour l'alternat ou de découplage des convois, les zones d'accostage d'urgence, les zones de positionnement des services de sécurité (Brigade Fluviale, Sapeurs Pompiers) et de services portuaires (VNF, Ports de Paris) ».*
- « Zones Inexploitables », c'est-à -dire toutes les zones dont on ne peut pas faire usage aujourd'hui.
- *« Les habitations fluviales »,* ce sont les zones qui accueillent les bateaux-habitat.

Haropa a également réalisé une répartition précise des usages des port et des quais sur la Seine,

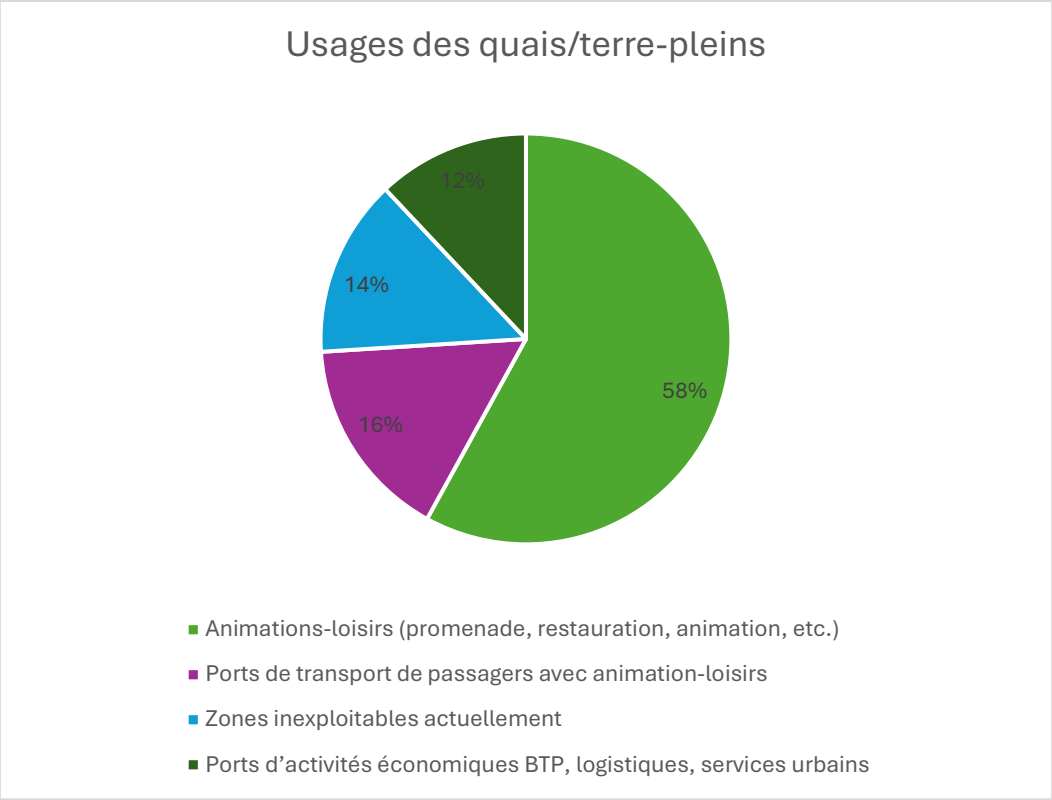


Figure 3 : Graphique des usages des quais/terres pleins sur les berges Parisiennes – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juillet 2026 – Données Haropa Port

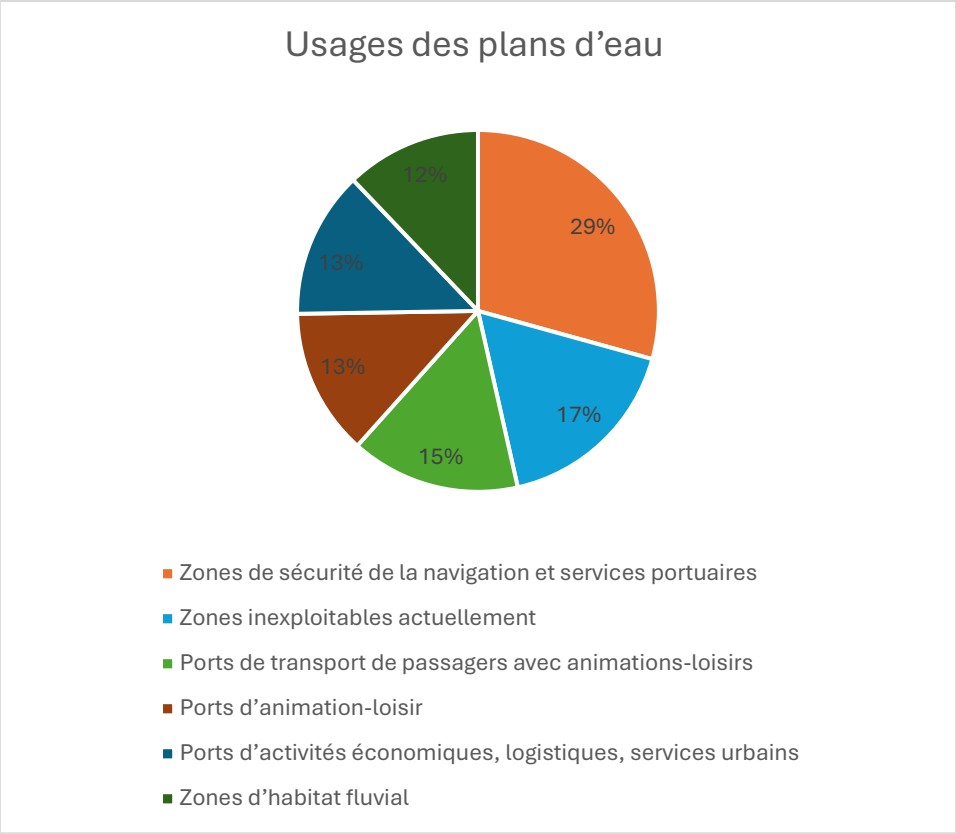


Figure 4 : Graphique des usages des plans d'eau sur la Seine – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juillet 2026 - Données Haropa Port

ii) Des pratiques différentes mais qui doivent cohabiter : logistique et tourisme

Le long de la Seine on retrouve différents usages qui ont été répertoriés par Jean Debrie, professeur en aménagement et urbanisme, dans la revue Urbanités de novembre 2014 : *Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine*[37]. Il aborde dans un premier les activités industrielles sur les quais fluviaux et plus précisément au niveau du quais d'Issy, ou on retrouve une activité à la fois historique mais toujours croissante selon lui : le traitement de la filière BTP. Des ports comme celui d'Issy-les-Moulineaux et le port Victor, accueillent différents groupes tels que Lafarges, Cemex, Raboni, Italcementi-Unibeton, qui utilisent via des conventions d'occupations temporaires ces parties là des berges de Seine qui étaient déjà adaptées pour ce genre d'usages.

[37] Debrie, J. (2014). *Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine*. *Urbanités*. https://www.revue-urbanites.fr/4-paris-ville-portuaire-du-quai-dissy-au-pont-de-tolbiac-balade-fluviale-le-long-de-la-seine/



Figure 5 : Photo du Port Victor-quai d'Issy – Réalisée par Jean Debrie - 25 juin 2014

Il mentionne une seconde fois les fonctions industrielles des berges et voies d'eau mais cette fois-ci sous le prisme de la logistique urbaine, en mentionnant le port de la Bourdonnais qui se trouve juste en dessous de la Tour Eiffel, et qui permet une activité portuaire d'alimentation urbaine. Il mentionne l'exemple de Franprix, qui recourt au transport fluvial depuis 2012 pour livrer jusqu'à 300 magasins au sein de Paris intra-muros[38]. Il mentionne évidemment le trafic touristique particulièrement important qui s'observe quasiment tout au long du fleuve, selon lui plus de 8 millions de passagers sont traités par an (2019), ce qui fait de l'ensemble des ports parisiens un des principaux ports de passagers du monde mais également le quatrième site parisien le plus fréquenté à Paris derrière la cathédrale Notre-Dame de Paris, le Sacré Coeur, le Louvre et devant la Tour Eiffel[39]. Les ports sont partagés entre plusieurs compagnies comme les célèbres « Bateaux Mouche » qui occupent les ports de la Conférence, mais également Bateaux parisiens au port de la Bourdonnais, Vedettes du pont neuf, Vedettes Paris Île-de-France au port de Suffren. La rénovation des berges et de ces nouveaux aménagements liés à des usages récréatifs ces dernières années ont également encouragé ces pratiques. Et il y a également les zones rénovées et re-converties, tel que l'Institut de la mode et du design qui fait partie de l'opération Les Docks, qui était anciennement un haut lieu portuaire historique dont la structure originale du bâtiment a été gardée mais dont le reste a été transformé pour en faire un usage totalement différent.

[38] Voies Navigables de France (VNF). (2019). *Chiffres clés 2019*. https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2020/05/VNF-chiffres-cl%C3%A9s-2019-web-1.pdf
[39] Voies Navigables de France (VNF). (2019). *Chiffres clés 2019*. https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2020/05/VNF-chiffres-cl%C3%A9s-2019-web-1.pdf



Figure 6 : Photo de la Cité de la Mode – Publiée sur le site *Archiobjects*

Des aménagements ont été réalisés au niveau du port de Tolbiac, afin de permettre une mixité d'usage sur une seule et même zone, en travaillant avec CIMEX et Haropa, on a autorisé une occupation par la filière BTP le jour et une ouverture à la promenade les soirs et weekend. Des aménagements qui ont permis l'obtention du grand prix de l'environnement 2008 dans la catégorie urbanisme, patrimoine et développement durable.

Selon Voie navigable de France [40], en 2019, le fret fluvial sur l'entièreté de la Seine avait enregistré une croissance de 10% de ses trafics avec 23,7 millions de tonnes et 3,9 milliards de t-km de marchandises transportées. Qui étaient principalement les matériaux de construction (65,7% en tonnes) et l'agroalimentaire (15,4% en tonnes). L'ile de France est responsable du transport de 9,27 millions de tonnes transporté sur la Seine et les canaux, soit 12,3 % de plus que l'année précédente.

En plus de Franprix, de nouveaux projets de logistique urbaine émergent en région parisienne et dans d'autres agglomérations, plusieurs études et expérimentations de logistique fluviale ont été menées en par des groupes comme IKEA, LYRECO, PAPREC ou encore SPEED Distribution logistique pour tester la livraison de colis dans Paris. Cependant comme Morgane Sanchez a pu me l'expliciter dans notre entretien, ils ne se sont pas tous maintenus :

« Mais ça fait 20-30 ans qu'on dit que ce serait génial, mais économiquement, ça ne fonctionne pas. Les succès (Franprix, Ikea) sont venus en travaillant sur du monoproduit, avec des acteurs motivés. Il faut des chaînes intégrées, mais c'est compliqué. La Seine coule, mais certains itinéraires n'ont pas de sens logistique. »

[40] Voies Navigables de France (VNF). (2019). *Chiffres clés 2019*. https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2020/05/VNF-chiffres-cl%C3%A9s-2019-web-1.pdf

Voie Navigable de France a travaillé en partenariat avec de nombreux acteurs notamment avec la SOLIDEO (société de livraison des ouvrages olympiques) pour favoriser le recours à la logistique fluviale dans la construction du Village des athlètes. Et encore aujourd'hui dans le cadre de la construction du grand Paris express afin d'évacuer les déblaiements par la voie fluviale. Jusqu'à 1 million de tonnes de terre des tunneliers ont été évacués en 2019.

A côté des usages logistique, la Seine est également utilisée pour des usages de loisirs, notamment la baignade qui est en recrudescence depuis plusieurs années. La baignade est une pratique ancienne qui s'est effacée de nos habitudes mais jamais totalement, et a tenté de se rétablir à plusieurs reprises. Il a fallu attendre 2016 et la candidature de Paris aux Jeux olympiques, où il était convenu que des épreuves prendraient place dans la Seine. Cette candidature a été un levier pour l'ouverture de site de baignade le long de la Seine. Dans son article, « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024* », [41] Julia Moutiez émet plusieurs hypothèses quant à ce qui aurait influencé sociologiquement les JO à proposer des épreuves en eau libre. Elle met en avant le fait que le projet s'insère logiquement en 2024 au moment des jeux olympiques.

Les eaux de Paris[42] ont un certain usage du cours d'eau, en effet, il existe un double réseau d'eau (potable et non potable) dans la capitale. L'eau non potable est prélevée dans la Seine et le canal de l'Ourcq, elle sert au nettoyage des rues et à l'arrosage des parcs. Elle traite aussi des trames vertes et bleues autour des aqueducs.

iii) Disparité entre la Seine et les canaux : une fréquentation à deux vitesses

Lors de mon comptage il est clairement apparu qu'il y avait plus de passage de bateaux sur la Seine que sur les canaux, 25 autour de l'Île aux Cygnes, 42 pour le Pont-Royal, 36 pour l'Île Saint Louis, 11 pour la Passerelle Simone de Beauvoir à côté de la Bibliothèque François Mitterrand. Contre aucun sur Ourcq, 1 sur le Canal Saint-Martin et 7 sur le Canal Saint-Denis. Cependant la répartition des types de bateaux varie énormément d'une zone à une autre, déjà

[41] Moutiez, J. (2021) « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 », Projets de paysage* https://journals.openedition.org/paysage/24706
[42] Eau de Paris. (2022). Livre de la remunicipalisation de l'eau à Paris. https://www.eaudeparis.fr/sites/default/files/2022-05/LivreRemunicipalisation.pdf

entre les canaux et la Seine mais également en fonction des endroits sur la Seine. En effet, sur les canaux, il y a une grande différence entre le Canal Saint-Martin ou il y a eu seulement un passage d'un bateau de Tourisme en une journée d'observation et Saint-Denis où j'ai pu compter 4 bateaux bus et un bateau de logistique.

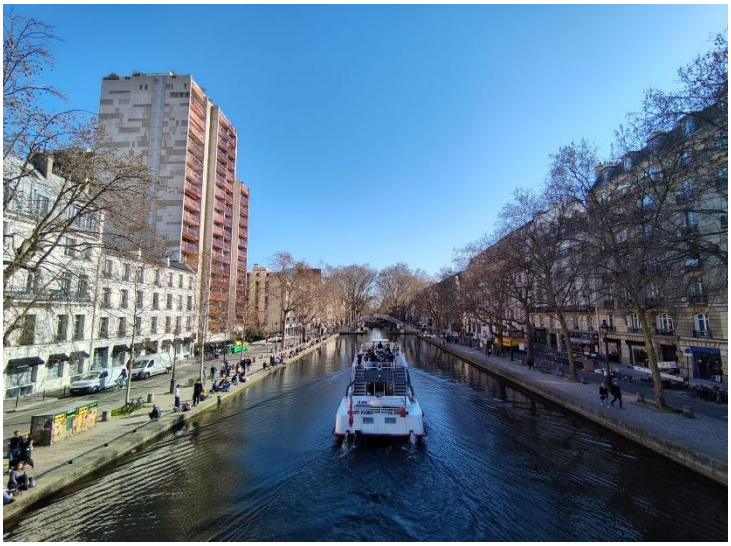


Figure 7 : Photo d'un bateau de tourisme sur le canal Saint-Martin – Réalisée par Jeanne Giethlen – Avril 2026

J'avais remarqué que les bateaux bus n'ont pas l'air chargés mais il y avait du monde. Que ce soit sur l'Île aux cygnes, au niveau de Pont Royal et de l'Île Saint-Louis j'avais compté majoritairement des bateaux de touristes, par exemple à 12h sur l'Île aux Cygnes j'avais compté 5 bateaux de touristes, à 14h30, 5, et à 17h j'avais compté 8 bateaux il y a eu seulement un bateau de fret et un bateau de police, tous les autres étaient de touristes. Il y en avait encore plus au niveau du Pont-Royal, ou j'ai pu en compter 12 le midi, 10 à 14h30 et 12 à 17h. Et c'était également le cas sur l'île Saint-Louis ou j'avais pu mettre en avant dans mes observations la taille des bateaux que je trouvais assez importante. Au niveau de la passerelle Simone de Beauvoir le trafic était très différent, les bateaux étaient principalement de fret, et plus précisément de pondéreux. Il y a eu quelques bateaux de tourisme mais c'était beaucoup moins important que sur le reste de la Seine. Sur le reste de la Seine il y avait également du fret mais beaucoup moins que sur cette zone-là, et pas du transport de pondéreux mais du transport de conteneurs. Il y a également une importante quantité de bateaux de police qui passent tout au long de la journée sur la Seine, j'en ai vu à 14h30 au niveau de l'Île au cygne, à 17h au niveau de Pont-Royal, et un à midi près de la Bibliothèque François Mitterrand, (Haropa). Il y a quelques petits bateaux de plaisanciers, mais très peu.

Comme il est mis en avant dans le schéma directeur de l'Apur[43], les canaux Saint-Denis et de L'Ourcq ont des vocations orientées sur l'accessibilité piétonne et la préservation du patrimoine. Lors de notre entretien, Jean-François Rauch m'a expliqué qu'aujourd'hui, l'eau dans les canaux n'était plus de qualité potable parce que les normes de qualité et de potabilité ont changé. En revanche, le canal de l'Ourcq amène toujours de l'eau pour le réseau d'eau non potable de la ville. C'est au niveau de l'usine de pompage de la Villette, là où il y a le barrage. Cette eau sert pour les usages de nettoiement des voiries, pour la propreté, pour les réservoirs de chasse des égouts, ou encore pour dessabler les égouts. Et pour l'alimentation des lacs des bois de Vincennes et de Boulogne. Sur le canal Saint-Denis il y a beaucoup de gros bateaux de fret et de tourisme. Les bateaux de tourisme sont plus concentrés sur le canal Saint-Martin : « *Le canal Saint-Denis a une vocation plutôt industrielle, puisque déjà, le gabarit est plus grand que celui du canal Saint-Martin.* » Sur le canal Saint-Denis les écluses font jusqu'à 62 mètres de long alors que sur le canal Saint-Martin, elles mesurent 38 mètres. 38 mètres c'est le gabarit Freycinet, qui a été décidé pour unifier le réseau fluvial français. Afin de construire des écluses adaptées aux bateaux, et réciproquement.

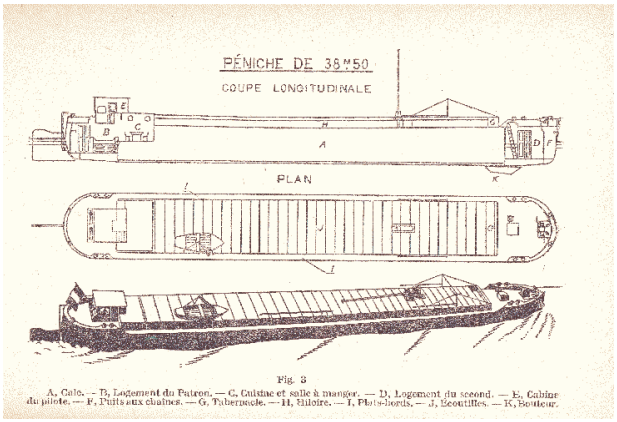


Figure 8 : Plan de coupe du gabarit Freycinet – publié sur le site *Artkarel*

Le gabarit sur la Seine, c'est le gabarit Campinois, qui est plus long, il mesure 62 mètres au lieu de 38. Et permet donc de faire passer des bateaux plus larges, jusqu'à 8 mètres de large, alors que le gabarit Freycinet, c'est 5 mètres. Les écluses sur le canal Saint-Martin sont à 7,80 mètres, un gabarit un petit peu intermédiaire. En termes de profondeur, le gabarit Freycinet mesure 1,90 mètre de profondeur d'enfoncement. Alors que le Campinois, tu peux aller jusqu'à 3 mètres.

« Baisse de trafic qu'on observe depuis plusieurs années, liée à la fermeture des centrales à béton. »

[43] *Schéma directeur des canaux : Aménagement des canaux parisiens | Apur*. (2025, juillet 18). https://www.apur.org/fr/mobilites-espace-public/seine-rivieres-canaux/schema-directeur-canaux

Il y aurait donc une perte de trafic sur les canaux, selon Jean-François Rauch. Celle- ci serait dû aux fermetures de centrales à béton, alors que sur la Seine, Morgane Sanchez explique que c'est une logique totalement inverse qui s'applique avec un retour au transport fluvial.

Lors de notre entretien avec Morgane Sanchez elle mentionnait le fait que dans Paris il y avait beaucoup de bateaux de touristes selon elle c'étaient les bateaux les plus présents sur le fleuve : « *En nombre, on avait fait plein de stats : ils font beaucoup de tours. Comme il y a beaucoup de tourisme à Paris et beaucoup de bateaux, ce sont les bateaux de croisière qui dominent.* » Quand elle dit croisière ici ce sont les bateaux de tourisme. Elle mettait également en avant le fait que ces bateaux sont très variés :

« *Soit des croisières simples, soit des croisières déjeuner, dîner ou spectacle. Quand je dis bateau de tourisme, c'est tout ça : les croisières dans Paris. [...] Et puis, il y a aussi tout l'événementiel : séminaires, réceptions. En volume, dans Paris, c'est le plus important.* »



Figure 9 : Photo d'un bateau de tourisme Canauxrama se déplaçant sur la Seine – Publiée sur le site *Canauxrama*

Il y a également les grands bateaux grands bateaux de croisière qui font Honfleur-Paris. Ce sont des bateaux-hôtels, croisière type 7 jours entre Honfleur et Paris, les gens font des excursions la journée et dorment dans le bateau, mais de ces types de bateaux il y en a très peu qui entrent dans Paris. Il y a des places de stationnement dans le 15e arrondissement, gérées par Haropa pour ces bateaux qui circulent le long de la Seine. Selon elle, il y avait une trentaine de ces bateaux sur la Seine. Mais elle précise que c'est un usage et des pratiques propres à Paris :

« *Mais ça n'existe que dans Paris. Une fois qu'on sort de Paris, ces bateaux n'existent presque plus. Par exemple, chez VNF, ces bateaux ne passent jamais une écluse, ni celles de*

Suresnes ni celles de Saint-Maurice. Donc, si on regarde la Seine en dehors de Paris, on retombe sur d'autres usages. »

Elle m'a précisé qu'il n'y avait pas beaucoup de plaisance notamment sur le bief (secteur d'une voie navigable compris entre deux écluses) de Paris où une partie de la plaisance est interdite, c'est-à-dire que les kayaks, les bateaux non motorisés sont interdits.

Elle a également mentionné les bateaux de transport de marchandises. *« Les principales marchandises transportées sur la Seine, c'est l'agriculture : céréales, etc. Soit en vrac, soit en conteneur. Ils sont transportés jusqu'au port de Rouen, puis mis dans des navires maritimes. Il y a aussi les matériaux de construction : sable, gravier, pour le béton. Tout ce qui alimente les centrales ça, c'est le deuxième gros volet. Il y a aussi des déchets transportés par la Seine, de différents types, il y a un peu de tout, mais pas beaucoup. Il y a quelques bateaux qui transportent du matériel chimique, mais pas d'hydrocarbures, car il y a des oléoducs le long de la vallée de la Seine. »*

Elle m'a également parlé des conteneurs qui ne rentrent pas dans Paris, sauf quelques-uns qui vont jusqu'au quai de la Bourdonnais, sous la tour Eiffel. Ce sont des conteneurs qui livrent les magasins Franprix avec XPO Logistics. Et les caisses Ikea, qui viennent de Gennevilliers et sont livrées dans le 2e arrondissement.



Figure 10 : Photo du port de la Bourdonnais ; Tour Eiffel – Réalisée par Jean Debrie - 6 juillet 2014.

Donc, entre Le Havre et Gennevilliers, les bateaux qui transitent sont majoritairement des bateaux de transport, alors que dans Paris c'est assez atypique pour une grande ville, mais ce sont les bateaux de touristes qui prédominent.

b) Quelles mutations se jouent sur les berges ? Ces espaces aux formes et pratiques différenciées

i) Des usages et pratiques qui varient selon l'heure et le lieu

Observations in Situ : *Annexe 2*

Sur berges les pratiques sont différentes et différenciées selon les périodes de la journée. En effet, que ce soit sur la Seine ou les canaux il y a une claire différence entre les usages selon les heures. Le midi, peu importe ma zone d'observation j'ai toujours observé la présence de marcheurs qui selon mes observations sont plus en train de se balader, c'est ce que j'avais écrit sur le canal de l'Ourcq. Les piétons marchent doucement, ça ressemble à de la promenade, il y a beaucoup de femmes avec des poussettes. Plusieurs personnes restent statiques et s'assoient par terre ou sur des espaces dédiés pour profiter du soleil. J'avais également constaté sur le canal Saint-Martin que beaucoup d'entre eux s'assoient pour manger ou se reposer le long du canal. Les endroits où les gens ont tendance à le plus marcher le midi c'est au niveau de l'Île Saint-Louis (416 personnes) une zone ou en général il y avait beaucoup de passage, quelques piétons s'assoient sur les marches à gauche et à droite pour manger. Il y a également la passerelle Simone de Beauvoir à côté de la Bibliothèque François Mitterrand (362 personnes) où il y a la péniche du CROUS qui est ouverte à 12h, j'ai constaté qu'il y avait beaucoup de piétons qui viennent et repartent de la péniche. Donc une grande majorité des zones qui attirent le plus de piétons le midi c'est pour qu'ils mangent, c'est également le cas des berges du canal Saint-Martin (297 personnes). Par contre les canaux de l'Ourcq (99 personnes) et de Saint-Denis (69 personnes) attirent bien moins. Les quais sont également un espaces qui attire les coureurs à l'heure du déjeuner, notamment sur le canal de l'Ourcq (259 coureurs), au niveau de l'Île aux Cygnes (405 coureurs), au niveau de l'Île Saint-Louis (479 coureurs) et vers Pont Royal (325 coureurs). C'est une quantité assez impressionnante dont les articles de presse parlent également, c'est le cas de l'article : « *Un joggeur toutes les trois secondes sous le Pont-Neuf : à Paris, le succès fou de la course à pied à l'heure du déjeuner* » écrit par le journaliste du Parisien Bertrand Métayer et publié en avril 2026[44] qui s'empare du sujet et propose une nouvelle analyse. Grâce à l'application Strava qui permet au coureurs et cycliste d'enregistrer leurs performances sur une carte. L'application permet d'accéder à une carte mondiale de toutes

[44] à 11h30, P. B. M. L. 11 avril 2026. (2026, avril 11). *Un joggeur toutes les trois secondes sous le Pont-Neuf : À Paris, le succès fou de la course à pied à l'heure du déjeuner*. leparisien.fr. https://www.leparisien.fr/paris-75/un-joggeur-toutes-les-trois-secondes-sous-le-pont-neuf-a-paris-le-succes-fou-de-la-course-a-pied-a-lheure-du-dejeuner-11-04-2026-S27MATURJBERFFQROJIBHULAXQ.php

les performances en cours, ce qui à permis à l'article de mettre en avant la pratique de la course sur les berges, s'élevant à un coureur toutes les trois secondes sous le Pont-Neuf à l'heure du déjeuner.

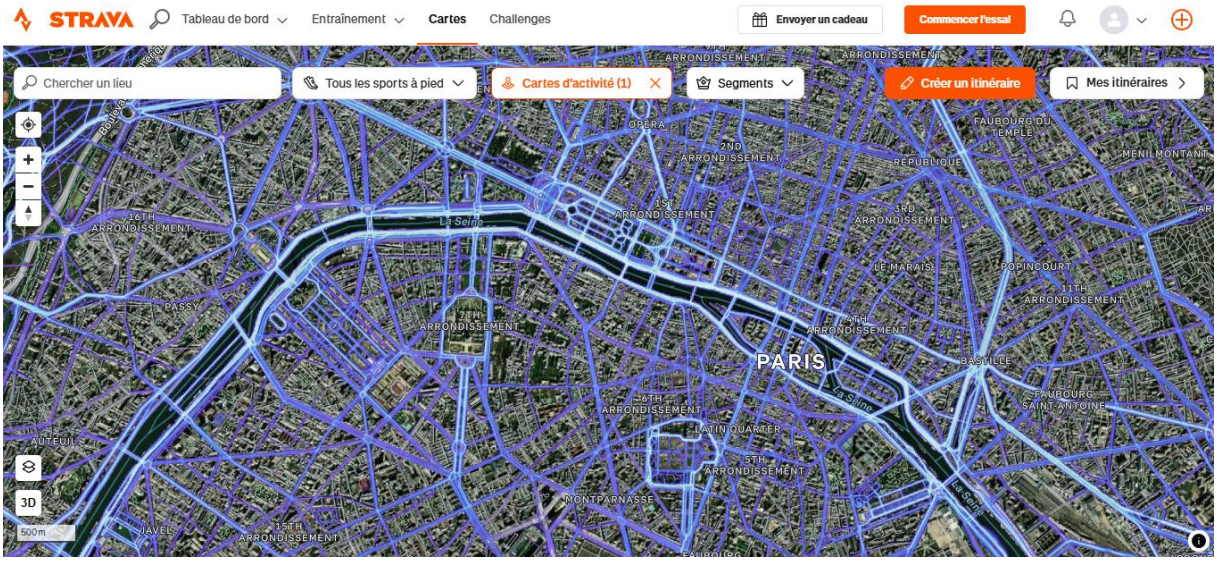


Figure 11 : Capture d'écrans de la carte Strava de Paris, avec la couche « Cartes d'activité » active – Réalisée par Jeanne Giethlen - 17 aout 2026

Cette capture d'écran permet de mettre en avant les zones les plus empruntées par les coureurs et cyclistes en clair et épais ; ici, les berges de Seine ressortent clairement.

A 14h30 il y a beaucoup moins d'activités sur les canaux, il y a plus de piétons, 375 personnes sur Saint-Martin ou encore 440 personnes au niveau de l'Île Saint Louis, il y a un peu plus de mobilités plus rapides que de la marche avec un peu plus de vélos qu'à midi. Encore plus que le midi, les gens qui se trouvent à cette heure-là le long des berges ont l'air de se balader ; ou d'être là afin de réaliser des activités de loisirs, le pas est lent, les personnes observent la vue et en profitent. C'est ce que je mentionne ici dans mon observation de l'Ourcq : « Beaucoup plus de marcheurs. Beaucoup plus de personnes avec des chiens. » les gens promènent leurs chiens, j'avais également fait cette constatation au niveau de l'Île au cygne « Il y a des piétons sur la partie centrale, le pas est lent, on comprend qu'on est plus sur un rythme de promenade. » A 17h les coureurs du midi sont remplacés par les vélos qui sont présents en grandes quantité, malheureusement je n'ai pas pu me rendre tôt le matin sur le terrain mais comme il est mis en avant dans l'article de Rémi Lardellier réalisé pour l'INSEE de plus en plus de personnes utilisent leurs vélos pour réaliser le chemin domicile-travail et une partie de berges parisiennes sont utilisées pour ce genre d'usages pendulaires. On compte 282 cyclistes au niveau du canal Saint-Martin, 242 personnes sur le Canal de l'Ourcq mais 315 au niveau de

l’ile Saint Louis et les autres zones en compte moins mais toujours plus que tout au long du reste de la journée. Voilà pour ce qu’il en est pour les tendances globale en fonction des heures.

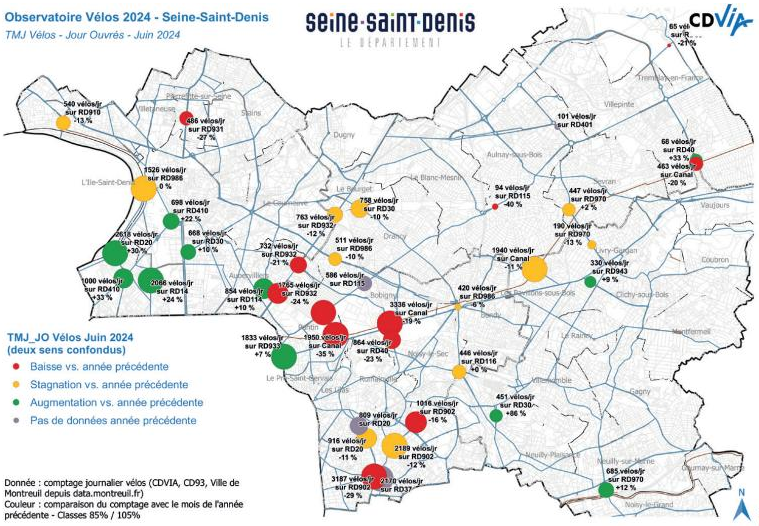


Figure 12 : Carte de l'Observatoire des vélos 2024 en Seine-Saint-Denis - Réalisée par le Département de la Seine-Saint-Denis - 2024 – Données CDVIA, CD93 et Ville de Montreuil.

Mais la localisation, a également son impact par rapport aux pratiques, en effet, au Canal Saint-Martin tout comme au niveau des berges de rive droite de l'Île aux cygnes, la présence de voies automobiles crée une importante présence de voitures contrairement aux autres canaux, où on compte 297 voitures en une journée sur Saint Martin et 1156 voitures à peu près au niveau de l’Île au cygne. Pour les autres canaux leur présence est minime et liée à une logistique basée sur les zones. Le canal Saint-Martin comptabilise beaucoup de personnes statiques, c’est le canal qui en compte le plus avec un pic à 76 personnes à 14h30. Le canal de l’Ourcq attire beaucoup de coureurs à 12h et de cyclistes le soir où leur nombre passe de 150 cyclistes à 12h contre 242 cyclistes le soir. C’est un canal dont la répartition de piétons est assez égale tout au long de la journée. L'ile Saint-Denis témoigne des mêmes tendances que le canal Saint-Martin malgré leur forme et localisation très différentes, mais elle comptabilise le record de coureurs le midi (405 coureurs) et une importante quantité de cyclistes à 17h (164 cyclistes). Saint-Denis est un espace qui accueille moins, c’est en partie à cause de sa situation : La zone d'étude est un peu particulière, comme Ourcq c'est un des derniers ponts avant de quitter Paris, à gauche une berge « classique », à droite un lieu de squat qui a été nettoyé le matin même. Ce qui explique et justifie la grande quantité de personnes statiques. Elle comptabilise une des berges ou se trouve les mêmes personnes tout au long de la journée et où il n’y a pas réellement d’autres passages.

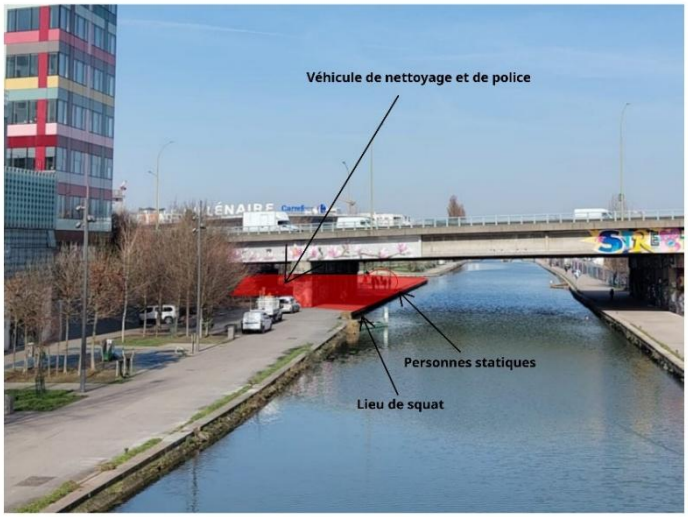


Figure 13 : Schéma à partir d'une photo de la zone de squat sur la berge de droite du canal Saint-Denis, au niveau du Bd Macdonald – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juillet 2026

L'autre rive accueille une majorité de cyclistes qui se maintiennent tout au long de la journée. Au niveau du Pont Royal, il y a majoritairement des piétons et des cyclistes, et les pratiques se répartissent en fonction de la zone. Sur la rive gauche toutes les modalités se mélangent, mais sur la rive droite on retrouve un découpage de la berge plus particulier, avec de grands murs qui séparent les quais bas (les plus proches de l'eau), des quais hauts, et où l'on retrouve un trottoir, une route et l'ancienne route de la voies Georges Pompidou, qui est maintenant dédié principalement aux cyclistes et mobilités du même type. J'ai donc porté mon comptage sur la zone en quai bas ou j'ai pu observer beaucoup de piétons qui marchent assez lentement et qui se promènent. J'ai également réalisé un comptage en quai haut mais seulement sur l'ancienne voies Georges Pompidou où j'ai dénombré une grande quantité de vélo, mais aussi des usages notamment de la police à cheval que je n'ai pas vu ailleurs. C'est la même chose pour l'Île Saint Louis, en rive gauche toutes les mobilités se mélangent, il y a beaucoup de gens statiques vers 17h sur cette zone (49 personnes statiques), cette rive-là est assez festive et attire les danseurs la nuit tombée. Pour la rive droite on retrouve la même répartition qu'au niveau du Pont Royal mais il n'y a pas de différenciation quai haut et quai bas, simplement un mur qui sépare les berges simples de l'ancienne voie Georges Pompidou, et les mobilités se répartissent de la même manière, les plus rapides sur l'ancienne voie routière et les plus lentes sur les berges. IL y a un parc à chien sur cette zone qui attire beaucoup de personnes. Tout comme au Pont Royal, la zone de l'Île Saint-Louis attire principalement des piétons. Autour de la passerelle Simone de Beauvoir, hormis le midi il y a extrêmement peu de mobilités, en effet, la péniche du CROUS attire beaucoup d'étudiants mais hormis ces mobilités il y a très peu de passage. C'est notamment lié au fait que sur la rive droite il y a une base de logistique fluviale,

donc seulement quelques passages de camions mais pas de piétons ou cyclistes tout au long de la journée.

Réponses au questionnaire : *Annexe 5.a.*

J'ai réalisé un questionnaire en ligne qui a été réalisé par 74 personnes, j'ai essayé de le partager auprès du plus grand monde possible, mais il y a des biais car je connais plus de personnes dans la même tranche d'âge que moi. De ce fait, j'ai eu beaucoup de réponses de personnes ayant entre 18 et 24 ans (44 personnes) et une importante part d'étudiants (44 personnes). J'ai quelques réponses de personnes se situant dans les tranches d'âges compris entre 25 et 64 ans (17 personnes). J'ai eu un peu plus de personnes pour la tranche comprise entre 65 ans et plus (14 personnes) et donc une assez grande part de retraités (14 personnes). Les répondants étaient majoritairement des femmes, avec 31 hommes contre 44 femmes. Ce sont tous des habitants de l'ile de France, j'ai eu majoritairement des habitants du Val-de-Marne (18 personnes) et du 12ème arrondissement de Paris (16 personnes), sinon j'ai quelques personnes dans chaque arrondissement et département d'Île-de-France sauf pour le 8ème, 9ème, 15ème, 16ème et la Seine-et-Marne où je n'ai récolté aucune réponse. J'ai donc un échantillon de personnes assez large mais qui ne peut pas être représentatif de la globalité des usages et pratiques parisienne actuelles, cependant il permet malgré tout de mettre en avant les habitudes de certains usagers.

Selon mon échantillon il y a clairement des zones qui sont plus pratiquées que d'autres, en effet, les rives gauche (30 personnes), droite (26 personnes) et le canal Saint-Martin (24 personnes) sont recensées comme étant les zones les plus pratiquées. Le canal de l'Ourcq (9 personnes) ou le bassin de la Villette (7 personnes) sont bien moins pratiqués que les îles (19 personnes) et les ports (3 personnes) de la capitale qui sont plus mis de côté par les usagers de mon échantillon. Ce qui se corrèle clairement avec les comptages (*Annexe 3)* que j'ai réalisés, les chiffres autour de la Seine, et le canal Saint-Martin étaient bien plus importants que le canal de l'Ourcq et Saint-Denis en finalité. En effet, on compte 1533 personnes pour le canal de l'Ourcq et 856 personnes pour Saint-Denis, contre 2130 personnes à Saint-Martin et 2894 personnes à l'Île aux cygnes, 2727 personnes à l'Île Saint-Louis en une journée toutes pratiques confondues. Cependant grâce aux comptages on remarque bien que ce n'est pas l'entièreté des rives gauche et droite parisiennes qui sont pratiqués mais plus des tronçons principaux tel que les îles aux cygne et Saint-Louis mais également le canal Saint-Martin alors qu'au Pont Royal (1546 personnes) et à la Bibliothèque François Mitterrand (865 personnes, les chiffres sont bien moins élevés. Cela se joue aussi autour des pratiques potentielles, avec un usage de la voiture

possible sur le canal Saint-Martin et au niveau de l'Île aux cygnes, ce qui multiplie les usagers car plus de types d'usages. Pour l'Île Saint-Louis il n'y a pas d'usages différents possibles.

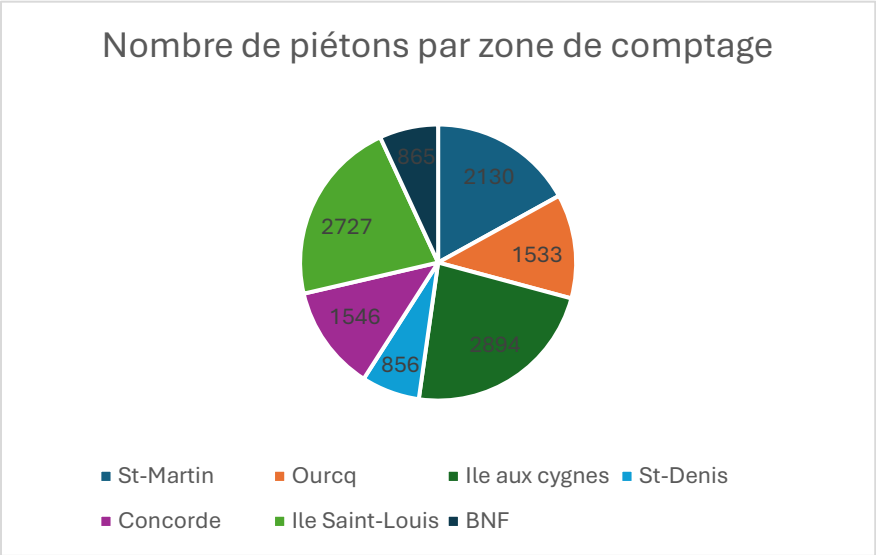


Figure 14 : Graphique du nombre de piétons que j'ai pu dénombrer par zone de comptage – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juillet 2026 – Données comptages personnel *annexe 3.a*

Les quais ont des typologies différentes, sur les canaux de Saint-Denis et Ourcq il y a des zones piétonnes autour des quais qui accueillent à la fois des piétons, vélo, trottinette, etc.. Toutes sortes de mobilités douces. C'est également le cas d'une grande partie des quais de Seine, notamment sur la passerelle Simone de Beauvoir à côté de la Bibliothèque François Mitterrand, également au niveau des quais de l'Île Saint-Louis et de Pont Royal, même si sur ces zones il faut prendre en compte sur la rive droite l'existence de la voie Georges Pompidou qui crée deux voies différentes pour les mêmes usages mais qui a tendance à séparer les mobilités douces les plus rapide, telles que le vélo, des plus lentes. Dans la partie ouest de la capitale et notamment à côté de l'Île aux Cygnes, berge de gauche, c'est la même typologie, une voie ouverte pour toutes les mobilités douces. Sur la berge droite cependant, la typologie est très différente avec la présence d'une voie pour les voitures et une piste cyclable. La partie droite de l'Ourcq est également différente avec une voie en hauteur en plus pour les piétons et la présence d'une piste cyclable bien délimitée. Le canal de l'Ourcq à une typologie différente, avec une voie piétonne, une zone pour les voitures et de nouveau un trottoir.

ii) Typologie de quais complexes aux enjeux variés




Figure 15 et 16 : Photos des berges gauche et droite au niveau du Pont-Royal (photo de gauche) et de la passerelle Simone de Beauvoir (photo de droite) – Réalisées par Jeanne Giethlen – Février 2026

Ces deux endroits ont une typologie de berges assez similaire. À droite de l'image, c'est une berge dédiée aux mobilités douces, qui est partagée par les coureurs, piétons, cyclistes… À gauche, la typologie est très différente : on retrouve à Pont-Royal un quai bas assez étroit qui, comme à droite, permet le passage des piétons, un quai haut avec un trottoir pour les piétons et une voie pour les voitures, ainsi qu'un tunnel anciennement dédié aux voitures qui passe en souterrain à côté de la voie d'eau. Au niveau de la passerelle Simone de Beauvoir, à gauche, on est face à une zone qui est également dédiée aux mobilités douces, mais qui est aussi utilisée pour la logistique urbaine fluviale.




Figure 17 et 18 : Photos des berges de gauche et de droite autour du Pont-Marie – Réalisées par Jeanne Giethlen – Février 2026

À droite, c'est encore un espace dédié aux mobilités douces. Il a une forme particulière, avec des arènes qui sont occupées par les usagers en soirée comme espace de danse, lorsque le temps le permet. À gauche, la berge se découpe en trois quais : un quai bas assez étroit, principalement

utilisé par les piétons ; un second, un peu plus haut, pratiqué par les cyclistes, coureurs et promeneurs ; et un quai haut avec un trottoir et une voie routière.



Figure 19 : Photo des voies Georges-Pompidou au niveau de l'Île aux Cygnes (visible à gauche sur la photo) – Publiée sur le site de *L'Internaute* – Août 2017

Typologie de quais très différente des autres, avec voie cyclable et voie routière.

J'ai mis en avant les différentes typologies de quais dans ce schéma typologique, avec à gauche les berges dédiées aux mobilités douces (je n'ai pas représenté les quais hauts, où se trouvent souvent un trottoir et une voie routière). À droite, on retrouve la voie Georges-Pompidou, qui est bien différente des autres, avec une piste cyclable et une voie routière.

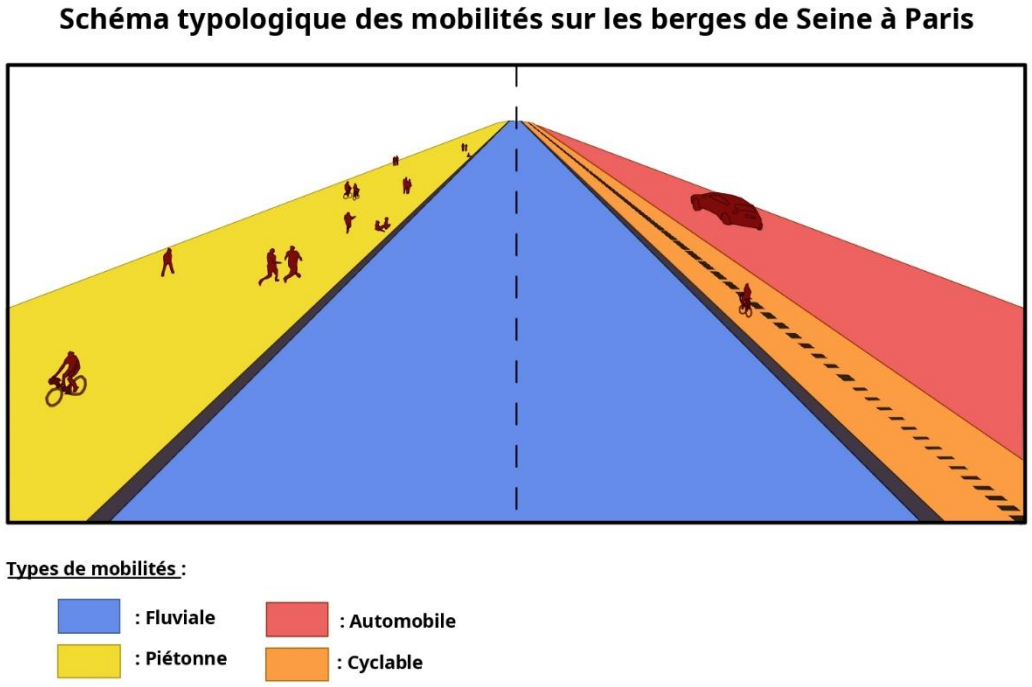
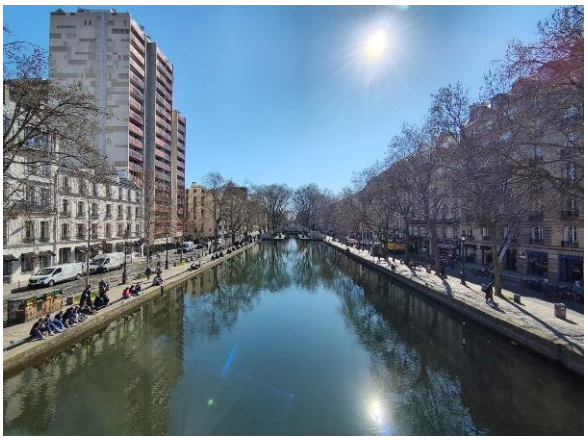
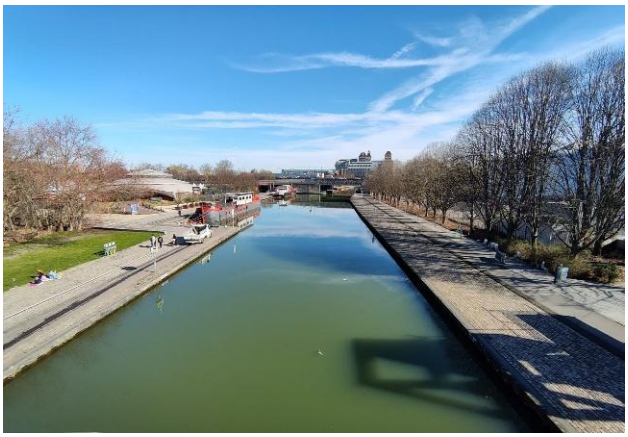


Figure 20 : Schéma typologique des mobilités sur les berges de Seine à Paris – Réalisé par Jeanne Giethlen – Mars 2026





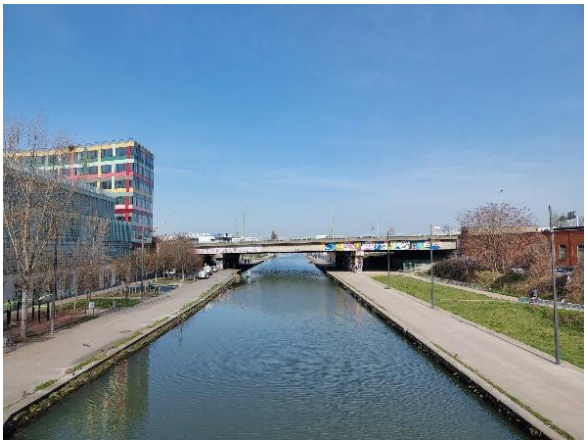


Figure 21, 22 et 23 : Photos des berges gauche et droite du canal de l'Ourcq (en haut à droite), du canal Saint-Martin (en haut à gauche) et du canal Saint-Denis (à gauche) – Réalisées par Jeanne Giethlen – Février 2026

Le canal Saint-Denis (en haut à gauche) et le canal de l'Ourcq (en haut à droite) ont des typologies similaires. Les deux berges sont des espaces de mobilités douces, entrecoupés de zones de logistique. Ils possèdent chacun, sur une de leurs berges, une piste cyclable plus ou moins bien délimitée selon les endroits. Le canal de l'Ourcq a quand même la spécificité d'avoir, sur une de ses parties, une voie en hauteur qui permet aux piétons d'avoir un site propre.

Le canal Saint-Martin (en bas à gauche) a une typologie similaire sur ses berges les plus proches de l'eau. Après cette partie propre de chaque côté, on trouve une voie routière, une piste cyclable et un trottoir pour les piétons. Chaque site propre a un usage et une vitesse : tout d'abord un espace plutôt lent, tourné vers le loisir et la promenade ; ensuite une voie routière pour les voitures, une piste cyclable, et enfin un trottoir utilisé par les personnes souhaitant marcher plus rapidement que sur les bords de l'eau.

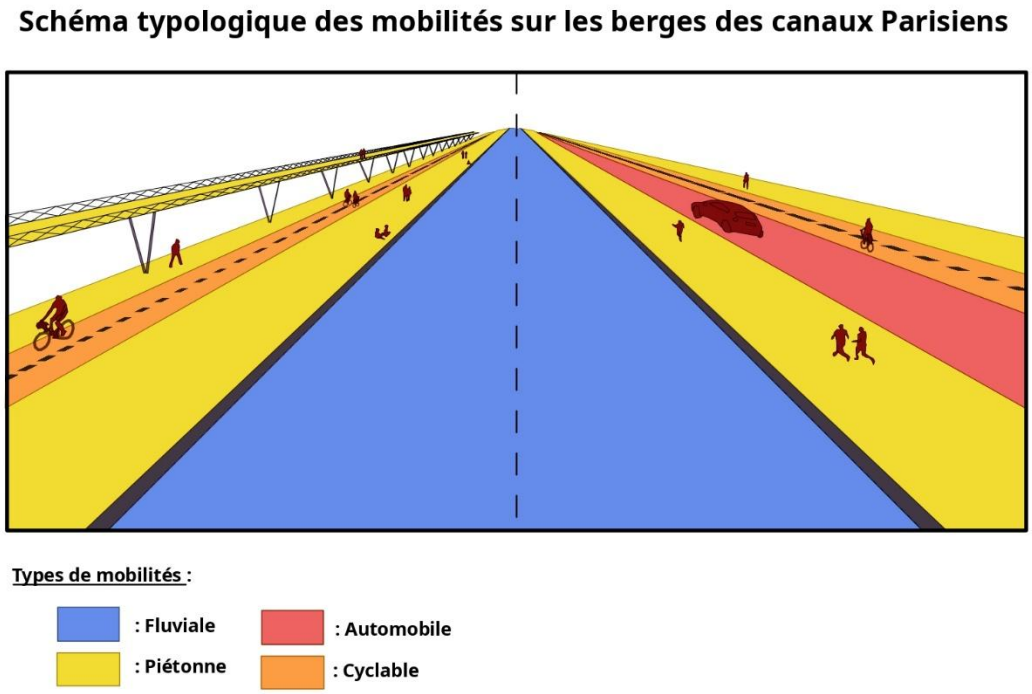


Figure 24 : Schéma typologique des mobilités sur les berges des canaux Parisiens – Réalisé par Jeanne Giethlen – Mars 2026

Sur cette typologie, on distingue bien à gauche la typologie du canal Saint-Denis et de l'Ourcq, avec une voie dédiée aux mobilités douces, sur laquelle se trouve une piste cyclable plus ou moins visible, et la spécificité du canal de l'Ourcq avec cette passerelle en hauteur. À droite, c'est la forme du canal Saint-Martin qui s'affirme, avec la répartition des 4 sites propres aux différentes vitesses d'usage.

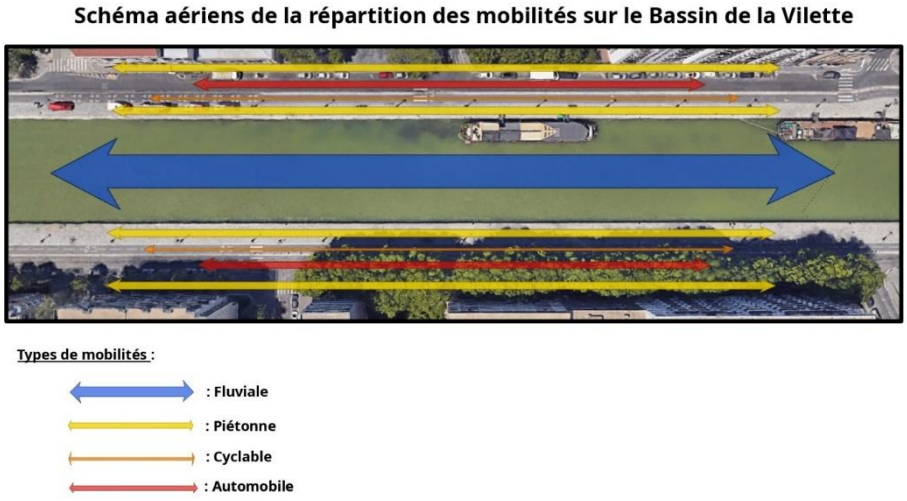


Figure 25 : Schéma aériens de la répartition des mobilités sur le Bassin de la Vilette – Réalisé par Jeanne Giethlen – Mars 2026



Figure 26 : Affiche pour l'évènement « Eté du canal » - Publiée sur le site *Kimini* - été 2026

Ces typologies varient en fonction des périodes de l'année. On peut citer l'événement « L'Été du Canal », qui transforme tout le bassin de la Villette en un immense espace de loisir, avec tyrolienne, bassin de baignade, bateaux, pédalos, terrasses… mais aussi en proposant des activités tout au long des berges et sur l'eau. Ces activités modifient grandement la typologie principale du canal et ses pratiques.



Figure 27 : Photo de la zone de baignade pendant le festival « Eté du canal » - Publiée sur le site *Seine-Saint-Denis tourisme*

iii) Un espace vivant et vécu : la parole des usagers

Mon comptage reste peu exhaustif et il y a assurément d'autres zones à étudier, telles que la zone au niveau de Châtelet.

Et je n'ai pas effectué de comptages en soirée ce qui constitue également un biais car la majorité des répondants affirment aller sur les quais pour du loisir (66 personnes) donc en dehors de leur temps de travail. Notamment pour les pratiques que j'avais proposées en exemple dans ma question : promenade, sport, pique-nique… Quelques personnes l'utilisent pour des trajets quotidiens mais cela est plus rare. Néanmoins, mon échantillonnage de personnes interrogées n'est pas forcément représentatif de mes observations in-situ où mes comptages font état de la présence de très nombreux vélos, trottinettes électriques entre 17h et 17h30 ce qui pourrait laisser penser à l'utilisation des canaux pour effectuer les trajets domicile - travail.

Selon l'INSEE, dans un article sur la pratique du vélo rédigé par Rémi Lardellier[45], il est mis en avant que « *Depuis une quinzaine d'années, et plus encore depuis le début de la crise sanitaire liée au coronavirus, l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail connaît un nouvel essor* ». Lors de mon comptage (*annexe 3*) j'avais relevé à 17h, 315 cyclistes à l'est de l'Île Saint-Denis, 227 cyclistes au niveau du tunnel à côté du Pont Royal, 66 cyclistes au Pont Royal, 193 cyclistes sur le canal Saint-Denis, 164 cyclistes au sud de l'Île aux cygnes, 242 cyclistes pour le canal de l'Ourcq et 282 cyclistes pour le canal Saint-Martin. Pour l'île Saint Denis cela fait en moyenne 5 cyclistes par minutes.

La fréquence de passage varie beaucoup d'un usager à un autre de mon échantillon, les passages plusieurs fois par semaine et une fois par semaine doivent être liés aux 15 personnes effectuant des passages quotidiens ayant répondu aux questions précédentes. La pratique des quais est plus occasionnelle pour mon échantillon, 27 personnes s'y rendent plusieurs fois par mois et 23 rarement contre 15 plusieurs fois par semaine et 9 une fois par semaine qui représentent les pratiques les plus récurrentes. Ce questionnaire à été partagé tout au long du mois de mai 2026 qui était particulièrement froid en termes de température, de ce qui à pu influencer les réponses de mes répondant.

Enfin, l'échantillon de personnes qui ont répondu à mon questionnaire pratique les quais depuis des temps assez différents mettre le graphique

c) Vers de nouvelles pratiques : la reconquête des berges

i) Piétonisation nouvelle et réaménagement des berges

Les berges sont des espaces majoritairement considérés comme plutôt confortables selon les réponses de mon questionnaire (*annexe 5.a.*), 40 personnes les considèrent comme importantes et 11 comme très confortables. Seulement 4 personnes considèrent cette zone comme inconfortable et peu confortable et 20 ont un avis plus mitigé, la zone n'est ni très confortable ni inconfortable.

[45] Buehler, R., & Dill, J. (2016). Bikeway Networks : A Review of Effects on Cycling. *Transport Reviews*, *36*(1), 9-27. https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1069908

Pour ce qui est des aménagements, 27 personnes considèrent avoir remarqué des changements sur la zone, selon eux ces changements sont majoritairement des travaux le long du canal Saint-Martin « *La rénovation du trottoir le long du canal Saint-Martin* » c'est à dire : la création d'une nouvelle zone de détente avec des bancs, de la végétation, et une remise à neuf des pavés pour la promenade afin que la zone soit plus praticable pour les piétons.

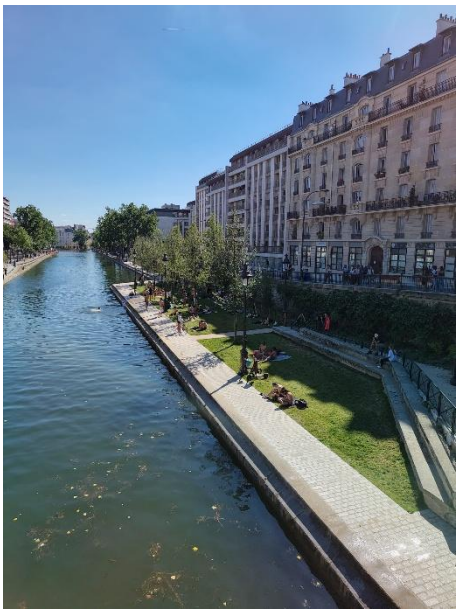


Figure 28 : Photo de la zone rénovée des berges du canal Saint-Martin, rue Lancry – Réalisée par Jeanne Giethlen – Juin 2026

Ils ont également remarqué la présence de plus en plus de bancs, d'aires piétonnes et cyclables, de zones végétalisées et d'autres dédiées à la création d'aménagements sportifs, mais également l'ouverture de restaurants et cafés sur les berges : « *La piétonisation de certains tronçons, la multi modalité (piétons, vélo...). Les berges sont repensées comme des espaces où on peut s'asseoir et pique-niquer.* » ; « *Depuis 2020 environ, l'installation de transats, de chaises avec des bars au niveau des berges en face de L'Hôtel de Ville* » ; « *Aménagement cyclable, végétalisation* » ; « *Des espaces plus conviviaux, plus d'endroits de loisir.* » ; « *plus de points d'eau et de sanitaires.* »; « *plus d'espaces verts moins de voitures »;* « *Des bancs.»;* «*Ouverture de restaurants, surface des sols* »; « *La végétation de plus en plus présente »; « Moins de voitures* »; « *Aménagements sportifs et cafétéria »; « Pas de voitures, plus de commerces, attractions (muscu, city)* »; « *Plus de voitures, piétonniser rend les berges plus vivantes et utiles dans le tissu urbain* »; « *Animation , amélioration* ». Certains remarquent que ces travaux se déploient au-delà de la Ville de Paris « *En banlieue, je n'observe pas de grands aménagements mais ils améliorent la promenade sur les berges et ils limitent la vitesse à 30 pour les voitures.* » Cependant ces aménagements impliquent « *Des travaux, récurrents depuis des années, mais heureusement pas trop fréquents et dans l'intérêt global des piétons et cyclistes* ». Selon un de mes répondants, les travaux sont un frein aux pratiques de ces espaces pendant leurs réalisations. Dans l'ensemble on comprend que les berges et les quais à la fois des canaux mais aussi de la Seine sont de plus en plus réaménagés afin de répondre à des usages associés à des loisirs, et des mobilités douces. Notamment avec cette personne : « *Plus de jeux, de terrasses, la zone de baignade* » qui met en avant l'ouverture de zone baignable, des

pratiques qui se ré-insèrent dans nos habitudes mais qui n'existaient plus depuis de nombreuses années.



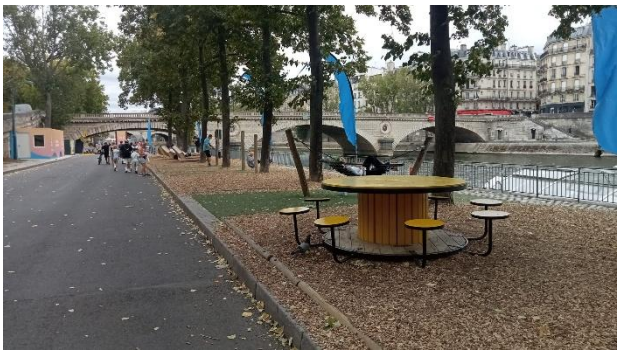


Figure 29 et 30 : Photos d'aménagements de loisirs installés sur les berges à l'occasion de Paris Plages – Réalisées par Jeanne Giethlen – Août 2026.

C'est également ce que Morgane Sanchez mettait en avant lors de notre entretien : « *La ville souhaite aussi que la Seine puisse être des espaces de détente, des espaces de baignade, des espaces gratuits*. ». Elle met en avant dans cet extrait le fait que les espaces de berges sont désormais vus par les usagers comme des espaces de loisirs et de détente, et que cette représentation nouvelle à un clair impact sur les pratiques et travaux qui sont réalisés afin de permettre ces nouvelles représentations.

ii) La baignade, une nouvelle pratique urbaine

La baignade est également une pratique qui revient beaucoup de nos jours dans les habitudes des Parisiens, c'était une pratique tout à fait commune pour les Parisiens jusqu'au 18ème siècle, elle s'est ensuite raréfiée avant de complètement disparaître. Elle refait surface depuis quelques années, notamment depuis l'arrivée des Jeux olympiques à Paris qui avaient fait la promesse que certaines épreuves se tiendraient dans la Seine et que celle-ci serait donc

baignable. Julia Moutiez, dans son article « Plonger dans les canaux, reconquérir la Seine »[46], documente le retour actuel à la baignade des parisiens dans la Seine après son interdiction en 1923.

Aujourd'hui, il est possible de se baigner à plusieurs endroits sur la Seine et les canaux grâce à des zones aménagées. Sur le site de la mairie[47], on apprend qu'en 2026, à partir du 5 juillet jusqu'à fin août et mi-septembre, trois sites de baignade ont ouvert leurs portes : « *au bras Marie (Paris Centre), au bras de Grenelle (15e) et au quai de Bercy (12e)* ». En 2025, les sites avaient eu un tel succès que la Mairie chiffre jusqu'à 100 000 baigneurs le 31 août. C'est pourquoi cette année, la baignade est prolongée pour deux des sites.



Figure 31 : Photo du site de baignade de Bras Marie – Réalisée par Jeanne Giethlen – Août 2026

La Mairie met à disposition les chiffres indiquant la qualité de l'eau, issus des tests réalisés tous les matins pendant la période de baignade. Le bassin de la Villette a également un site de baignade, qui s'accompagne de la mise en place de nombreuses activités ludiques. Pendant les deux mois estivaux, cette zone devient un véritable parc de loisirs avec des murs d'escalade ou encore une tyrolienne qui permet de rejoindre d'un côté à l'autre le bassin. En dehors de ces zones, le canal Saint-Martin s'est vu ouvrir une zone de baignade surveillée lors des fortes chaleurs. Cette zone était à l'origine ouverte les dimanches, tous les étés, depuis plusieurs années. Mais cette année, elle est ouverte tous les jours de 16 h à 20 h. Bien plus rudimentaire que les autres, elle est simplement protégée par des lignes de nage. Les fortes chaleurs qui touchent aujourd'hui la capitale depuis plusieurs années poussent les Parisiens à se rafraîchir un peu partout et là où ils le peuvent. C'est pourquoi certains se sont réapproprié le canal et s'y baignent un peu partout, même sur les zones considérées comme interdites.

[46] Moutiez, J. (2024). Plonger dans les canaux, reconquérir la Seine. *Géographie et cultures*, (120-121), Article 120-121. https://doi.org/10.4000/11tj3

[47] *Baignade dans la Seine : Consultez les chiffres détaillés liés à la qualité de l'eau*. (s. d.). Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://www.paris.fr/pages/baignade-dans-la-seine-consultez-les-chiffres-detailles-lies-a-la-qualite-de-l-eau-32052

B. Un territoire façonné par la politique, les pratiques sociales et l'histoire.

a) Une forme héritée des stratégies politique : les élections municipales aux cœurs des aménagement

i) Quelles places pour la voiture en villes ?

Depuis plusieurs décennies les usages et réaménagement des berges ont pris une place importante dans les politiques des maires de Paris. Ces projets et promesses de réaménagement s'insèrent dans une lutte profonde entre la gauche et la droite. C'est plus précisément en 1977 que Michel d'Ornano (UDF), se présente avec comme promesse un aménagement écologique des berges. Un an plus tard, il est élu ministre de l'environnement et promet de réserver les berges « *aux promeneurs et aux cyclistes* » les dimanches et jours de fêtes. A partir de ce moment-là, la question des berges a continué à se faire une place dans les politiques municipales. C'est presque 50 ans plus tard, en 2019 que la promesse est tenue et que les voies sur berges ont été rendues aux piétons grâce à la fermeture de la voie rapide Georges Pompidou. Cette voie avait été mise en place par le Président Pompidou qui voyait l'avenir à travers la voiture.



Figure 32 : Photo de la voie Georges-Pompidou avant sa fermeture aux voitures, à côté de l'Île de la Cité – Photo publiée sur le site du *Parisien*

Les politiques des berges parisiennes ne se jouent pas seulement à l'échelle des politiques municipales mais également au-delà comme on peut le voir ici. La décision de la fermeture des voies sur berges a été prise par Anne Hidalgo, maire PS de Paris en 2019, c'est une mesure emblématique qui signe finalement la reconquête des piétons sur les rives de Paris. Cependant cette décision ne ferme pas le débat et la place des berges dans les élections municipales de 2026 était plus que centrale dans les scrutins des élus.

ii) La gauche et la droite autour des berges : des arguments différenciés.

Comme l'explique Alexis Bisson dans l'article du Parisien, « *Municipales 2026 à Paris : derrière les promesses, pourquoi le futur des voies sur berge est un casse-tête* », publié le 6 décembre 2025[48], Ian Brossat du PCF proposait en premier le réaménagement de « berge XXL » du pont de Garigliano au parc de Bercy. Le projet a été ensuite repris par Emmanuel Grégoire, maire socialiste qui a remporté les élections de mars 2026. « *Le député de Paris veut « rendre pleinement la Seine aux Parisiens » et transformer les voies sur berge en « grandes berges » piétonnes depuis la jonction du canal Saint-Martin au fleuve jusqu'à la porte de Bercy.* » David Belliard, candidat écologiste, souhaitait aller dans le même sens en faisant de la Seine une « *grande balade piétonne constituée, d'un bout à l'autre de Paris, sur 100% des quais bas, rive droite comme rive gauche* ». Il souhaitait également ouvrir le reste des berges aujourd'hui utilisées pour d'autres usages. Il prévoyait d'en faire un grand parc fluvial populaire et gratuit pour accueillir énormément de personnes.

A droite Rachida Dati, souhaite transformer les quais en « *grand parc urbain patrimonial* », elle promettait la mise en place de bancs et de plantations résistant aux inondations. Pierre-Yves Bournazel, de centre droit, imagine également des berges offertes aux piétons avec la mise en place d'une promenade continue articulée en trois grands axes : « *un « quai des enfants » qui irait du pont d'Arcole au pont Louis-Philippe, pour en faire un lieu « adapté aux familles » ; un secteur serait par ailleurs consacré aux pratiques sportives, entre le Pont-Neuf et le pont au Change; une dernière partie des quais, entre le pont Marie et le pont de Sully, serait enfin transformée en un « quai canin », alors que la place manque pour mieux accueillir les chiens.* »

iii) La piétonisation, quelles contraintes ?

Cependant l'article rappelle que l'aménagement des berges obéit à de nombreuses contraintes qui ne peuvent être ignorées par les candidats, notamment le fait que plus de 80% des berges reposent sur des dalles posées sur des pilotis, il n'y a donc pas de zone de pleine

[48] *Municipales 2026 à Paris : Derrière les promesses, pourquoi le futur des voies sur berge est un casse-tête—Le Parisien*. (s. d.). Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://www.leparisien.fr/elections/municipales/municipales-2026-a-paris-derriere-les-promesses-pourquoi-le-futur-des-voies-sur-berge-est-un-casse-tete-06-12-2025-XJ6WSPEXTREWNAM4WMF2AYVRS4.php

terre. Il faut également que les élus prennent en compte le « cahier de prescription » de Paris qui, comme le met en avant l'article « laisse peu de place à l'excentricité », chaque pierre déposée doit venir respecter des règles très strictes. Et c'est la même chose pour la végétalisation qui est très contrôlée et se heurte à des recommandations très précises. Enfin, l'article met en avant un dernier principe avec lequel les élus doivent composer : « le principe de réversibilité », il est essentiel que les berges puissent à tout moment reprendre la configuration initiale, celle d'un axe routier. Cette règle de réversibilité s'est imposée dès le début de la piétonisation par l'ancien préfet Michel Cadot, au cas où les perturbations causées par la piétonisation étaient trop importantes, et pour que les services de sécurité et d'urgence puissent y avoir accès plus rapidement. Anne Hidalgo s'était donc engagée pour que les aménagements restent sobres et réversibles. Ce qui limite grandement les aménagements, sans oublier le risque de crue. Mais cela n'arrête pas les maires qui cherchent à se faire élire, à l'instar de Rachida Dati qui assure que son projet a été étudié afin de répondre à ces différentes contraintes.

iv) Quels projets pour la suite ?

La piétonisation de la voie Georges-Pompidou était une voie rapide à 80 km/h dans les années 70, avant de devenir un boulevard urbain, donc plus lent, en 2012, pour finalement être complètement fermée à la circulation en 2016. On comprend aujourd'hui que la piétonisation n'est plus un sujet de discorde entre la gauche et la droite, car les deux s'accordent pour la maintenir et la pérenniser, cependant ce n'était pas le cas au début. En effet, le projet est présent dans le programme de Anne Hidalgo en 2014 mais il émerge réellement un an plus tard lorsque le projet est proposé au conseil de Paris. Le site web « *Piétonnisation des berges rive droite à Paris : un débat écologique, urbain et politique* » [49]réalisé par des élèves de première année de l'École des Mines de Paris et des élèves de deuxième année du CPES (PSL) dans le cadre du cours de Description des controverses met en avant que c'est un débat premièrement politique, auquel la gauche est favorable contrairement à la droite qui « *dénonce un « coup de force » : mesure non aboutie, aucune alternative, pas de concertation des élus de banlieue… Le débat s'étend sur plusieurs axes. Pour montrer leur opposition au projet, les élus de droite et certaines*

[49] contro-pieto. (s. d.). *Concertation des différents acteurs – Piétonnisation des berges rive droite à Paris : Un débat écologique, urbain et politique*. Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://controverses.minesparis.psl.eu/public/promo16/promo16_G26/www.controverses-minesparistech-6.fr/_groupe26/indexf705.html?p=481

associations mènent un recours devant le tribunal administratif de Paris. Une lettre ouverte est aussi écrite à Anne Hidalgo. »

Cependant la source soulève également le fait que c'est un débat qui n'est pas uniquement politique, des associations ou encore directement des habitants de la Ville de paris et de sa banlieue, automobilistes ou non, prennent part au débat afin de défendre leurs opinions. La droite s'empare justement du point de vue des automobilistes et habitants de banlieue en considérant que le projet est un véritable mépris pour celles et ceux qui ne peuvent plus aussi simplement circuler en voiture à Paris. Les maires de banlieue organisent une mobilisation pour lutter contre la mise en place du projet et assurent ne pas avoir eu la sensation qu'il y avait eu quelconque négociation et relèvent que la décision appartient seulement à la mairie de Paris alors que les habitants des banlieues sont concernés. Le groupe LR au conseil de Paris reprochait à la maire de n'avoir travaillé ni avec des urbanistes, ni des architectes afin de réfléchir à un aménagement global, et considère que la concertation sur le sujet n'avait servi qu'à valider le projet. Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France, avait en 2018 cherché à contester la décision auprès du tribunal administratif. Elle avait également créé un comité d'évaluation régional produisant un rapport très critique sur les embouteillages, pollutions, bruits, créés par la fermeture et proposant des voies apaisées en scénario alternatif.

v) La baignade comme un nouveau levier politique

La baignade est également un levier au cœur des élections municipales, plusieurs candidats proposaient la mise en place de zones de baignade à différents endroits s'il était élu. C'est le cas du nouveau Maire Emmanuel Grégoire qui aimerait mettre en place une nouvelle zone de baignade sur le port de l'Arsenal.



Figure 33 : Projection du projet du maire Emmanuel Grégoire lors des élections municipales 2026 – Photo publiée sur le site du *Parisien*

b) Le facteur social, qui pratique les berges et pourquoi ?

i) Habitants ou non-habitant : les usages sont-ils différenciés selon les profils et les zones ?

Selon les profils et les zones les habitants de Paris et sa banlieue ne vont pas avoir les mêmes usages, des berges. Pour certains c'est un usage restreint, dans le cadre des loisirs, qui est assez rare lorsque la météo n'y est pas adaptée. Alors que pour ceux qui travaillent et vivent à côté, les berges vont avoir une place beaucoup plus importante, elles vont s'insérer dans leur quotidien en tant que zones de passage, elles peuvent même être leurs lieux de travail. Selon les activités les pratiques des berges peuvent également varier, car comme j'ai pu le mettre en avant dans la partie précédente, de nombreux coureurs utilisent aujourd'hui les berges, le midi ou le soir. Car c'est un espace qui permet d'une certaine manière de se couper de la ville, et de ces pollutions visuelles et sonores.

La zonalité a également un impact, les berges de Seine et des canaux n'ont pas la même forme partout et n'accueille pas les mêmes activités, vers la périphérie elles sont beaucoup plus dédiées à la logistique qu'à la promenade par exemple.

Lorsque l'on n'habite pas Paris, le rapport aux voies d'eau peut également être très différent, on s'y rend pour visiter, pour admirer la vitrine Parisienne qui a elle-même été construite pour être un véritable spectacle depuis la Seine.

ii) Le tourisme : un usage dominant sur la Seine et marginal sur les canaux

En effet, comme peuvent le mettre en avant VNF[50] et Morgane Sanchez, le site de la Seine et le 4ème le plus visité de Paris. Pour ce faire les voies d'eau et les berges de Seine se sont adaptées pour proposer un important service touristique qui vient donc modifier les pratiques sur place, car la zone est clairement adaptée pour les touristes, surtout sur les zones d'embarquement des bateaux mouches qui permettent de réaliser des visites par la Seine. Les canaux sont beaucoup plus marginaux que la Seine par rapport au tourisme, il n'y a qu'une seule compagnie de bateau dédiée au tourisme : Canauxrama. Les canaux sont donc très peu adaptés au fait de recevoir des touristes, et en accueillent en effet beaucoup moins. C'est une

[50] La Seine, monument du tourisme fluvial. (s. d.). *VNF*. Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/destinations-fluviales/principales-destinations/la-seine/

zone qui est bien plus pratiquée par les Parisiens et plus particulièrement ceux qui habitent le quartier et qui ont commencé à se réapproprier les berges, depuis plusieurs décennies de gentrification galopante.



Figure 34 : Photo d'un bateau de tourisme Canauxrama sur le canal Saint-Martin – Publiée sur le site de Canauxrama

iii) La saisonnalité comme structurante : l'été comme moment de bascule des pratiques

En effet, la fréquentation varie également clairement par rapport à la saisonnalité, car 46 personnes de mon échantillon assurent s'y rendre beaucoup plus en été contre seulement 1 en hiver. Quelques personnes les pratiquent au printemps et en automne et tout au long de l'année mais c'est un échantillon de personnes plus faible par rapport à l'été. Lorsqu'il fait beau les quais parisiens en soirée sont tout de suite particulièrement prisés des parisien :



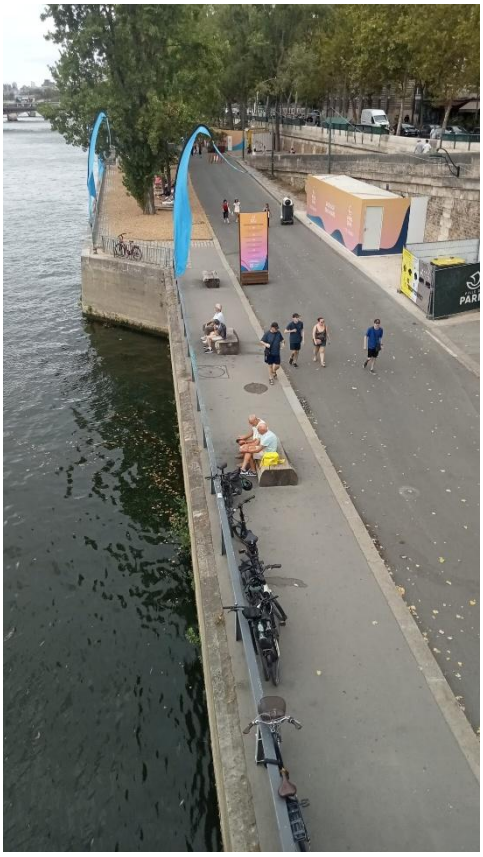


Figure 35 et 36 : Photos des berges lorsqu'il faisait beau (juin) et lorsqu'il fait moins beau (août) – Réalisées par Jeanne Giethlen

On remarque qu'il y a beaucoup de monde lorsqu'il fait beau, le véhicule de nettoyage peine à se déplacer. Par contre lorsqu'il fait moins beau, beaucoup moins de monde.

La gentrification du canal saint matin : la rue festive et la revendication des espaces publics. Dans son article *« Le destin festif du canal Saint-Martin »*[51], Michel Jolé met en avant le fait que le canal Saint-Martin peut être considéré comme une rue festive, avec l'idée que ça ne serait pas quelque chose d'exceptionnel mais une pratique régulière. Les gens se rendent sur le canal afin de s'y reposer, c'est un espace assez dépaysant. L'auteure soulève le fait que c'est une pratique nouvelle, car cela s'implante après les années 80. Avant ce moment-là la zone était investie par des entreprises, c'était un lieu de travail, et donc peu de gens y allaient. Cependant à partir des années 80, la zone devient une zone à vivre et habiter, elle devient une zone festive épargnée par les importantes mobilités automobiles. Car les entreprises sont fermées, les entrepôts sont rachetés pour très peu cher. La population mute drastiquement et suit un processus « d'embourgeoisement ». Avec notamment la création d'une gazette, ou encore le projet de piétonisation des quais. A côté la mairie choisit d'en faire un quartier tranquille et y installe des pistes cyclables. Au fur et à mesure le quartier évolue.

iv) Quelle place pour la demande sociale croissante d'espaces gratuits, naturels et accessibles ?

De plus, aujourd'hui on constate une importante recrudescence de demande d'espaces gratuits, naturels et accessibles notamment au sein de la capitale. De nombreuses vidéos sur les réseaux sociaux affluent lors des canicules pour proposer des espaces naturels, avec de la baignade à moins d'une heure de Paris. Ces vidéos enregistrent un grand nombre de vues et de « like », mais il n'est pas envisageable pour tout le monde de se rendre aussi loin pour en profiter. La population aimerait donc avoir ce genre d'espaces au sein même de la capitale notamment lors des fortes chaleurs pour se rafraîchir se détendre et surtout limiter l'externalisation négative de la ville.



Figure 37 : Capture d'écran d'un compte TikTok (sur le compte : Alis / Culture) encourageant à se rendre dans un lieu de baignade autour de Paris – Réalisée par Jeanne Giethlen – Août 2026.

[51] *Le destin festif du canal Saint-Martin | Cairn.info*. (s. d.). Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://droit.cairn.info/revue-pouvoirs-2006-1-page-117?lang=fr

c) Histoire de la Seine à nos jours, la situation actuelle comme retour à une norme anciennement pérenne

Haropa Port a publié en 2023 un article qui permet d'en savoir plus sur son histoire, cet article « *l'histoire des ports de Paris »*[52] nous apprend que la Seine est un élément principal de la ville de Paris, située en son cœur. Paris s'est développée grâce et autour de la Seine. L'eau de la Seine a donné à Paris sa devise « Fluctuat nec mergitur » (Il est battu par les flots, mais ne sombre pas) et également son blason avec le bateau des Nautes. La rive gauche de la Seine constituait l'ancien cœur de la cité antique de Lutèce. Où l'eau était encore utilisée pour être consommée[53].

Dans le livret d'atelier pédagogique du service éducatif des Archives Nationales *« La Seine à Paris »* rédigée par Isabelle Backouche[54] on apprend que la Seine est un fleuve de 776 kilomètres de long, qui prend sa source au plateau de Langre (côte d'or) à 470m d'altitude. Elle coule dans le bassin Parisiens en desservant des villes comme Troye, Rouen et Paris notre cas d'étude. Son cours a une orientation générale du sud-est au nord-ouest. Avant d'arriver à Paris elle vient de l'Essonne en passant par Melun et Corbeil, et une fois passée la capitale elle passe par Conflans St Honorine, puis Mantes et Rouen. Elle a un estuaire en forme d'un entonnoir de 8km, entre le Havre et Honfleur, vers la Manche. Elle connaît des crues lentes et régulières mais qui peuvent s'avérer dangereuses à la suite de pluie prolongée. En janvier 1910, la Seine atteint 8,50 mètres de hauteur. La régularité de son débit constitue une bonne voie d'eau. Déjà utilisée à l'époque gallo-romaine, puis par les marchands de l'eau au Moyen-Age. Bien pratique pour eux car elle est reliée aux riches régions agricoles du Nord, et du Nord Est ainsi qu'à la Loire et la Saône. Paris s'était constitué comme le premier port fluvial de France. De nombreux aménagements en amont de la capitale tels que des barrages et réservoirs.

Selon Gabriele Lechner dans le dossier « *le fleuve dans la ville, la valorisation des berges en milieu urbain* »[55], réalisé pour la direction générale de l'urbanisme de l'habitat et de la construction, selon elle plus on a « domestiqué » les fleuves et rivières, plus ils ont été écartés de la vie quotidienne des habitants. En effet, elle met en avant le fait qu'au Moyen Âge, l'eau

---

[52] *L'histoire des ports de Paris | HAROPA PORT*. (2023, juin 1). https://www.haropaport.com/fr/lhistoire-des-ports-de-paris

[53] *L'histoire de l'eau à Paris | Eau de Paris*. (s. d.). Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://www.eaudeparis.fr/lhistoire-de-leau-paris

[54] « *La Seine à Paris »,* livret d'atelier pédagogique du service éducatif des Archives Nationales, Isabelle Backouche, Société des amis des Archive Nationales, Paris, 2000.

[55] *Fleuve dans la ville.* (2006). *Mémoires de l'Université de Tours*. Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/2006_ebook_CDU_fleuvedanslaville.pdf

était très présente dans les villes, notamment autour des remparts mais également pour tous les métiers qui y étaient rattachés tel que les tanneurs, papetier etc.. Mais aussi les bouchers dont le bétail dépend de l'eau. Les déchets, notamment à l'âge classique altère la qualité de l'eau mais on considère que cela fait partie de son usage, l'auteure cite André Guillerme qui dit dans « *L'eau et ses vapeurs* »[56], « *...plus une ville est puante, plus elle est riche ».* Cependant avec l'ère des Lumières, cette logique est balayée et on décide d'enterrer les voies d'eau afin que la ville soit saine. Finalement ce serait la révolution industrielle qui « *parachève la séparation du fleuve et de la ville* », en raison des ports maritimes qui de par leur importance rendent le trafic fluvial désuet.

i) Antiquité au XVIIe : le fleuve comme fondement de la ville

En 250 avant Jésus-Christ une tribu gauloise, appelée les Parisiis, s'installe et assure le contrôle fluvial de la Seine. C'est en 52 av JC, qu'est créée Lutèce et par la même occasion les ponts autour de l'actuelle Île de la Cité. En 300 après JC, Lutèce devient Paris[57].

Au Moyen Âge, plus exactement au XIIème siècle, sur l'Île de la Cité, le port prend le nom de « port de Notre Dame ». En 1141 est aménagé le port du quai de la Grève, l'un des plus vieux port de la ville, il est plus diversifié que les autres (au centre de Paris) et participe au transport de bois, blé, vin, join[58]. C'est en 1170 que la Hanse des Marchands obtient le monopole des transports sur la Seine de Mantes à Paris par le roi Louis le Jeune. Par la suite est créé en 1270 le port du Louvre puis les ports de la Tournelle et de Grenelle[59]. Le Port de la Tournelle sur l'île Louvier était un port à partir duquel transitaient du bois qui y était entreposé pour sécher pendant plusieurs années. Mais on retrouvait également d'autres grands ports : Le Ports Saint-Paul entre le Pont-Marie et le pont de Gramont. Le port des écoles ou quais de l'école après le Pont Neuf, un port spécialisé dans la gestion et la logistique d'arrivée de produits exotiques. Ou encore le Port Saint-Nicole, sur le quai du Louvre, spécialisé en produits manufacturés[60].

---

[56] *L'eau et ses vapeurs »* Urbanisme, n° 201, avril-mai 1984, p. 54-55.
[57] *L'histoire des ports de Paris | HAROPA PORT*. (2023, juin 1). https://www.haropaport.com/fr/lhistoire-des-ports-de-paris
[58] « *La Seine à Paris »,* livret d'atelier pédagogique du service éducatif des Archives Nationales, Isabelle Backouche, Société des amis des Archive Nationales, Paris, 2000.
[59] *L'histoire des ports de Paris | HAROPA PORT*. (2023, juin 1). https://www.haropaport.com/fr/lhistoire-des-ports-de-paris
[60] « *La Seine à Paris »,* livret d'atelier pédagogique du service éducatif des Archives Nationales, Isabelle Backouche, Société des amis des Archive Nationales, Paris, 2000.

Au 16ème, tout change, l'industrie se développe, en 1517, François 1er crée le port du Havre et favorise le commerce maritime.



Figure 38 : Plan de Paris de Truschet et Hoyau réalisé vers 1550 – Publié sur le site *Urbanisation-Paris*

Au 17ème siècle sont créés les ports du quais Conti et des invalides. Que l'on peut voir sur le plan de Mathieu Mérian si dessous réalisé en 1615.



Figure 39 : Plan de Mathieu Mérian réalisé en 1615 – Publié sur le site *Paris Musée*

Selon Julia Moutiez la baignade en Île-de-France « est une pratique ancienne », elle aurait même toujours eu lieu même si on n'a pas de preuve concrète avant 3 siècles avant notre ère. C'était une pratique très connue, qui s'est intensifiée grâce à la mise en place d'aménagements pour faciliter les pratiques, tels que des bateaux qui servaient de vestiaire ou encore de délimitation des zones de bain. Des services se sont ensuite greffés à ces bateaux, tels que des restaurants.[61]

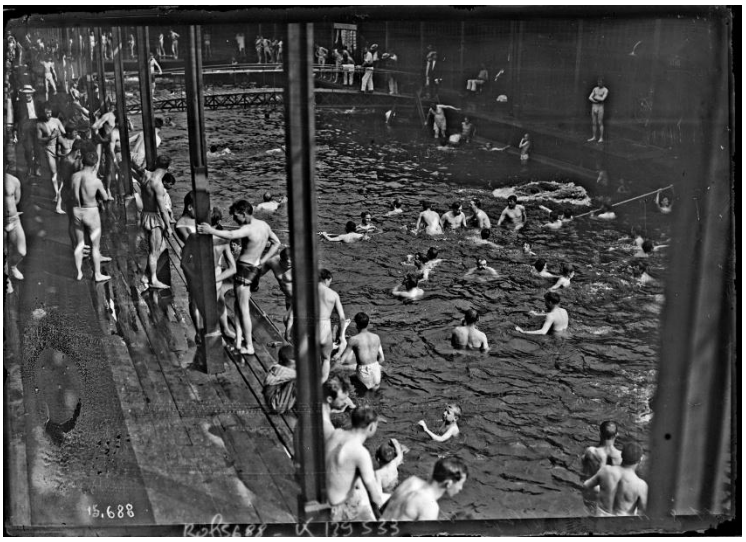


Figure 40 : Photo de Paris Plage, intérieur des bains, 1911 – Publiée par Julia Moutiez dans son article « Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 » - Source Gallica/BNF

Ces pratiques de baignades perdurent jusque dans les années 1900 : Paris plage en 1911.

ii) XVIIIe : le foisonnement des usages et premières régulations

Selon Isabelle Backouche dans *« La trace du fleuve de la Seine à Paris »* [62], en 1750 la Seine est essentielle à la ville, et attire du monde de partout. Difficile de faire des aménagements pour la navigation en raison d'une affluence de pratiques sédentaires autour du fleuve. Il y a un grand conflit d'usage, qui met en avant des soucis entre les monarchies et le prévôt des marchands qui a peur aussi de perdre son pouvoir. Entre 1750 et 1800 : le réaménagement du fleuve s'inscrit dans une « pensée urbanistique », car elle suscite la création d'un vaste plan d'aménagement en 1769, qui vise à réguler, embellir et concilier les usages autour du fleuve. Mais les travaux seront moins ambitieux que prévus à cause des résistances des riverains.

[61] Moutiez, J. (2021) « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 », Projets de paysage* https://journals.openedition.org/paysage/24706
[62] Backouche, I. (2016) *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850),* Paris, EHESS, coll. « En temps et lieux »



Figure 41 : Plan de Turgot (plan de Paris) – publié par *Wikipédia* - réalisé entre 1734 et 1739 à la demande du prévôt des marchands

Au 18ème la Seine est contrôlée par le prévôt des marchands et ses échevins, qui représentent les habitants de la ville de Paris depuis le Moyen Âge, cependant leurs pouvoirs s'affaiblissent au 18ème siècle. La sécurité est assurée par le lieutenant de police qui représente le roi. A ce moment-là, la Seine permet l'acheminement de produits sur la capitale, des céréales notamment pour le pain qui est la nourriture principale au 18ème siècle. Mais également des fruits, du vin, de l'eau de vie, du poisson qui arrive par le fleuve ou pêché à Paris. La viande arrive sous forme de bétail, et est abattue à Paris. Du bois, du charbon, de la tourbe (pour le chauffage), du papier, du verre et du fer. On retrouve en plus du transport fluvial un grand nombre d'activités sur le fleuve, telles que des blanchisseuses ou lavandières, sur les bateaux-lavoirs, plutôt en aval, qui sont très importants à cette époque car le linge propre était la seule hygiène du 18ème s. Il y avait également énormément de moulins (10-15 dans Paris), près des ponts car le débit était plus fort. Il y avait des ports, en effet Paris se constitue comme un important lieu de commerce fluvial, il y avait donc du commerce principalement sur les ponts et les quais. Et des bachoteurs. L'eau est utilisée par des porteurs d'eau qui font boire les animaux, mais qui permet également de laver les vêtements, la viande, faire de la teinture, refroidir le fer, faire la cuisine[63]. Se laver ou se rafraîchir dans les bateaux piscines. En 1720 est autorisée la création du port du Gros Caillou[64].

[63] « *La Seine à Paris* », livret d'atelier pédagogique du service éducatif des Archives Nationales, Isabelle Backouche, Société des amis des Archive Nationales, Paris, 2000.

[64] *L'histoire des ports de Paris | HAROPA PORT*. (2023, juin 1). https://www.haropaport.com/fr/lhistoire-des-ports-de-paris

Aujourd'hui à Paris on compte aujourd'hui 37 ponts, au 18ème siècle, il y en avait seulement 8 souvent habitées, dont 2 privés, de ce fait pour traverser il était souvent nécessaire de le faire en bateau. Au centre du fleuve on retrouvait trois îles : Île du Palais (aujourd'hui île de la cité), île Notre Dame (l'île Saint Louis), et enfin l'île Louviers qui a été rattachée en 1840. A cette époque, les pratiques autour de la Seine sont régies par les plaisirs et les dangers que le fleuve inspire. De ce fait la Seine est délaissée par certains car elle inspire la noyade, les accidents de bateaux, les bouchons, les problèmes de stationnements de bateaux, les crues malgré la mise en place d'un petit barrage sur l'île Louvier, les blocs de glace qui brisait les bateaux mais également les maladies telles que les épidémie qui se propageaient en raison de l'humidité. Mais cela reste un espace qui attire car il permet de se laver, de nager afin de se rafraîchir, pêcher ou encore un lieu de détente autour duquel se promener. Au 18ème siècle , la ½ de l'eau consommée vient de la Seine (apportée par les porteurs d'eau) et permet d'approvisionner les 600 000 habitants à Paris au 18ème siècle. Pour ce faire, il y a plusieurs pompes au sein de la capitale. Celle de la Samaritaine près du Pont Neuf pour approvisionner le palais du Louvre, la pompe Notre-Dame, pour alimenter les fontaines et arroser les jardins de Paris. La pompe à feu de Chaillot qui permet la création des premières canalisations pour alimenter en eau courante. Et on retrouve 24 places pour les blanchisseuses. Le fleuve est réaménagé à cette époque, avec la destruction des maisons sur les ponts à cause des grandes crues. Construction des ponts, et de ce fait disparition des bacs, donc plus de transports civils autres que touristiques et les aménagements des quais en pierre. Le 18ème est un siècle de transition puisque Paris doit s'adapter aux nouveaux besoins de ses habitants. La ville doit se réorganiser, être plus propre, plus pratique, plus aérée et donc plus belle. Elle doit être un modèle pour l'Europe donc de grands travaux y sont réalisés. Paris devient un mélange entre ville monumentale et ville médiévale mais elle commence sa modernisation[65].

Selon Gabriel Lechter les quais et réaménagement des quais sont de plus en plus important à partir du 18ème siècle, ils jouent un rôle important, pendant plusieurs siècles, l'Etat remplace une importante partie des anciennes berges anciennement laissées naturelles car elles permettent à la fois de favoriser le commerce mais également de protéger les villes des crues. Les fleuves et cours d'eau sont de plus en plus domestiqués afin de maîtriser les crues et la navigation. Selon André Guillerme cité dans l'article de Catherine Sabbah « *Le retour à l'eau. Rives de villes* »[66], mais également dans l'article de Gabriel Lechner, l'intervention de l'Etat

[65] « *La Seine à Paris »,* livret d'atelier pédagogique du service éducatif des Archives Nationales, Isabelle Backouche, Société des amis des Archive Nationales, Paris, 2000.
[66] « *Le retour à l'eau. Rives de villes* », Urbanisme, n° 285, novembre-décembre 1995, pp. 27-31.

joue un rôle essentiel qui fait perdre à l'eau toute sociabilité en la confinant entre des murs, en limitant son accès. (…) Le fleuve est un lieu de passage, de transport, de commerce, de rencontre, de prostitution aussi. C'est un lieu d'animation qui échappe au contrôle social et économique. L'Etat, sous prétexte de lutte contre les inondations, supprime la grève à Paris, et la remplace par des quais hauts et bas, véritables équipements militaires qui isolent la rivière de la ville, et permet de taxer le commerce ». On comprend ici que les usages du fleuve changent, alors que l'état réaménage les berges, les habitants sont à la recherche d'espaces non réaménagés et considérés comme naturels[67].

iii) XIXe : industrialisations, création des canaux, début de la répression des usages populaires

En 1800 Napoléon décide de créer un port à la villette qui est alimenté par le canal de l'Ourcq, à la suite de la création de ce port est créé un canal depuis l'Arsenal jusqu'à Saint-Denis et Pontoise. Dans le but d'améliorer la desserte en eau de la ville et soulager la Seine d'une partie du trafic fluvial. Le bassin de la Villette est mis en eau en 1808 et finit par être raccordé au canal de l'Ourcq en 1822[68]. Les constructions des quais continuent et s'intensifient. Et en 1893, le port est séparé en deux.



Figure 42 : Peinture du Bassin de La Villette avant les canaux – Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Source. « Vue de la barrière Saint-Martin et du bassin du canal de l'Ourcq », s.d. (avant 1822).

[67] *Fleuve dans la ville.* (2006). *Mémoires de l'Université de Tours*. Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/2006_ebook_CDU_fleuvedanslaville.pdf

[68] Moutiez, J. (2021) « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 », Projets de paysage* https://journals.openedition.org/paysage/24706

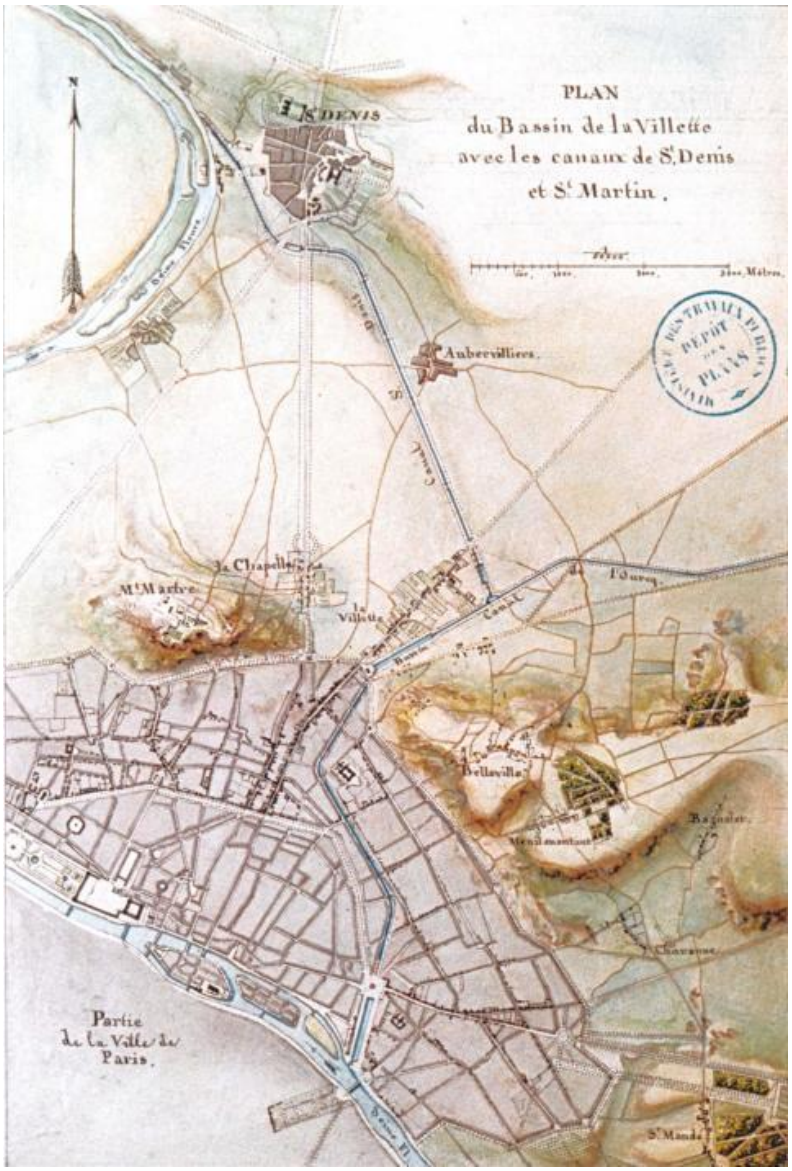


Figure 43 : Plan des canaux et le Bassin de La Villette, en 1885 - Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Source : D'après l'*Atlas* de Lefèvre, 1860 et Plan de F. Humblot, 1885. Cartographie, A. Varet-Vitu, 2010.

Lors de mon entretien avec Jean-François Rauch, il m'a expliqué qu'à Paris sous Bonaparte il y a eu une forte augmentation de la population, et de ce fait il n'y avait plus assez de ressources en eau potable. Il y avait quelques fontaines qui puisaient l'eau dans des puits, et puis il y avait l'eau de la Seine, qui servait aussi d'égout, les eaux usées y étaient rejetées en même temps « *donc, ça créait des maladies* ». Selon lui, Napoléon, suite à ça, a décidé d'amener de l'eau potable à Paris, c'est ce qui a permis la création du canal de l'Ourcq, du bassin de la Villette. Et en même temps que le canal de l'Ourcq et le bassin de la Villette, il a été décidé de créer à la fois le canal Saint-Martin jusqu'au port de l'Arsenal et le canal Saint-Denis jusqu'à la Seine également. Tout ça a été créé il y a à peu près deux siècles. Aujourd'hui, l'eau n'est plus de qualité potable parce que les normes de qualité et de potabilité ont changé. En revanche, le canal de l'Ourcq amène toujours de l'eau pour le réseau d'eau non potable de la ville au niveau de l'usine de pompage de la Villette, là où il y a le barrage. Cette eau sert pour les usages de nettoiement des voiries, pour la propreté, pour les réservoirs de chasse des égouts, pour dessabler les égouts. Selon Jean-François Rauch, à l'origine, la question s'est posée de

savoir si on créait un canal ou un aqueduc : si on voulait juste amener de l'eau ou si on voulait créer un canal navigable pour transporter des marchandises. Finalement c'est le choix des marchandises qui a été fait car il y avait des céréales dans les champs en amont ou encore la forêt de Retz, qui permettait d'amener du bois de chauffage par flottage. Au début, beaucoup de marchandises transitent sur le canal. Il y avait des écluses dès le début, et d'autres ont été ajoutées plus tard pour faciliter le transport. C'est lors de l'ajout de ces écluses que le gabarit du canal a été déterminé : le gabarit des flûtes de l'Ourcq, des bateaux qui font 28 mètres de long, sur 3 mètres de large. Un siècle plus tard, après plusieurs étés où il n'y avait plus assez d'eau qui venait de la rivière d'Ourcq en amont, pour alimenter les canaux parisiens : Saint-Denis, Saint-Martin et le bassin de la Villette, il a été décidé de construire deux usines de pompage élévatoire pour ramener de l'eau en complément de celle de l'Ourcq, qui est pompée dans la Marne. Telle que l'usine de Villa Verrigo et à Trilbardou.

Lors de l'ouverture du canal de la Villette en 1808, il devient très vite un lieu de villégiature et de loisir, il accueille à la fois de la baignade l'été et du patinage l'hiver. Cependant c'est loin d'être l'objectif initial de la réalisation de ce canal qui a à la base pour objectif de réduire le trafic fluvial sur la Seine, dès le raccord du canal st Martin en 1822, les autorités tentent d'éradiquer ces pratiques qui se maintiendront malgré tout en partie[69].

Isabelle Backouche, dans « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » [70], nous apprend que le bassin de la Villette, qui se trouve dans le nord de Paris, était, et est encore aujourd'hui, au cœur d'un dispositif de canaux. Ce dispositif prend une place centrale dans l'approvisionnement de la ville et ces usages sont déterminants pour comprendre les processus qui affectent le territoire. C'est une analyse qui selon l'autrice s'inscrit tout au long du 19ème siècle. C'est un bassin qui a pour but d'améliorer la desserte en eau et soulager la Seine. Le trafic est assuré par la compagnie des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis. Il y a aujourd'hui assez peu d'information sur la quantité et le types de denrées qu'ont permis de transporter cette zone, car les sources ne sont pas claires, et à partir de 1960 les relevés de comptage se sont mis à mélanger le trafic sur la Seine à celui sur les canaux, avec des chiffres qui laissent penser que le trafic était plus important qu'aujourd'hui sur les canaux et c'est aussi ce qu'a assuré Mr Rauch lors de notre entretien : il y a une certaine complémentarité entre la

[69] Moutiez, J. (2024). *Baigner et laver son corps en ville : Plonger dans les canaux, reconquérir la Seine*. *Baigner et laver son corps en ville*, 161–182. https://journals.openedition.org/gc/20578

[70] Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne : Les usages du Bassin de La Villette au XIXe siècle. Histoire & Mesure, 25(1), 47–86. https://journals.openedition.org/histoiremesure/3929

Seine et les canaux en termes de transport fluvial. Il est notable de mentionner qu'à partir du 19ème le commerce s'élargit grâce aux canaux. Il y aurait du commerce qui se met en place par voies d'eau avec le Nord de la France. Avant on se baigne beaucoup dans les canaux et à la Villette, c'était un endroit dédié au repos, puis ça été réaménagé et les compagnies ont repris la zone. C'est devenu un espace délaissé et les pratiques autres que celles liées aux activités ont été fortement réprimées. Avant que les compagnies ne ferment et que finalement les habitants se réapproprient l'espace. Selon Isabelle Backouche, le canal Saint-Denis est devenu une pièce essentielle pour l'approvisionnement industriel dans la capitale. Le canal de l'Ourcq lui, bien que son rôle originel soit également d'approvisionner la capitale par le transport fluvial comme a pu me l'expliquer Mr Rauch lors de notre entretien « *Le canal Saint-Denis a une vocation plutôt industrielle* ». Il est resté marginal en termes de volume de transport. L'autrice mentionne qu'en 1872, il y avait une rivalité entre la Seine et les canaux, les canaux transportaient alors 1,5 million de tonnes contre 932 000 pour les ports de la Seine. De plus, le bassin de la Villette détenait quasiment le monopole de certains produits exotiques comme le café, le cacao ou encore des drogueries. Mais également des matériaux de construction massifs nécessaires aux travaux dans la capitale pour Hausmann. Le bassin de la Villette était organisé en plusieurs parties, les quais de Seine devenant une plateforme logistique qui s'est tournée vers l'industrie de transformation tel que les raffineries de sucres, ou empire de produit chimique grâce à sa proximité avec la rue de Flandre. Le quai de la Loire a pour rôle la gestion, le transit et la vente de produits pondéreux comme le charbon et la pierre.

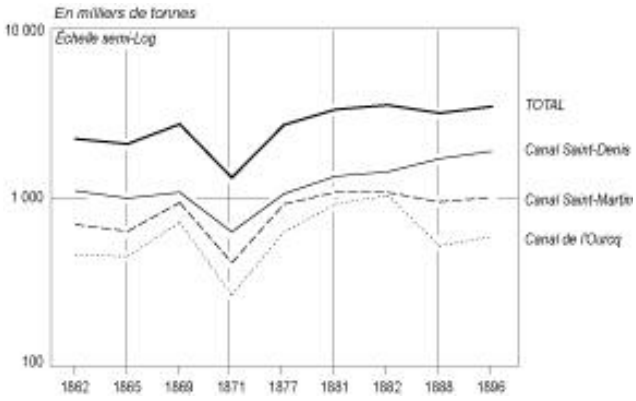


Figure 44 : Graphique du tonnage des canaux parisiens, 1862-1896 - Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Sources : Humblot, F., 1885 ; *Annuaire statistique de la ville de Paris*, 1883, 1890, 1898 ; Alphand, 1880.

Après le rachat de la concession en 1876, Paris a standardisé les entrepôts en utilisant des éléments de l'Exposition universelle de 1878. Ce qui a amené à une certaine modernisation de la ville. En plus de la baignade, étaient également répandues les joutes aquatiques, c'est-à-dire des courses de chevaux marins. Elle décrit également la répression qu'ont subi les baigneurs par les autorités qui jugeaient leur pratique « immorale ». Les quais étaient de

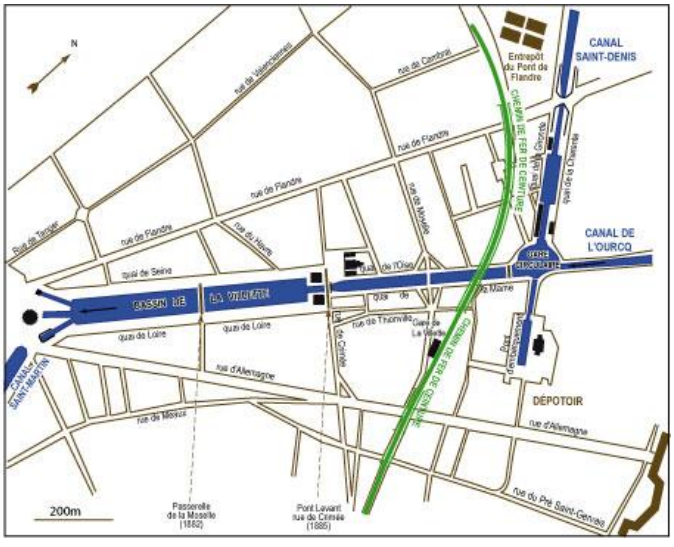
véritables espaces de reconversions professionnelles, souvent les femmes demandaient des autorisations pour vendre de la soupe ou du café aux ouvriers le long du bassin de la Villette.

Le bassin de la Villette était une source d'activité pour les gens du quartier. Il y avait des tensions qui s'appliquaient entre les maires de la villette et les compagnies privées notamment quant au contrôle des déchargeurs. L'autrice nous parle aussi des différentes plaintes déposées par les riverains sur la pollution des puits. La création du bassin de la Villette et son important essor n'est pas un simple territoire qui s'est annexé à Paris, mais bien un bassin avec une attractivité et une dynamique locale qui existaient déjà bien avant l'annexion à la ville en 1860. En 25 ans avant même l'annexion, la spéculation frontière de cette zone c'était multiplié par 25 en vingt ans.



Figure 45 : Peinture du bassin de la Vilette vers 1810, un lieu de loisir qui attire - Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Sources : « Dumolet prenant un bain dans le canal de la Villette », s.d (avant 1822).Chanson : *Bon voyage, monsieur Dumollet !* Marc-Antoine Désaugiers, vers 1810.

Figure 46 : Carte du Bassin de La Villette en 1865 - Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Source : D'après le Plan dressé par Duval en 1885 et le Plan de F. Humblot, 1885. Cartographie A. Vitu-Varet, 2010.



Charles de Salses de Freycinet, porte en 1879, un grand plan de développement du transport fluvial, et pendant 20 ans se poursuit sur les fleuves et canaux des travaux d'approfondissement et d'élargissement. En 1899, le port d'Ivry est inauguré[71].

[71] *L'histoire des ports de Paris | HAROPA PORT*. (2023, juin 1). https://www.haropaport.com/fr/lhistoire-des-ports-de-paris

iv) XXe siècle : la parenthèse automobile, effacement du fleuve, fin de la baignade

Selon Isabelle Backouche dans « *La trace du fleuve. La Seine à Paris* » [72] au début du 19ème le fleuve devient comme étranger à la ville. Le prévôt des marchands est remplacé par le préfet de la Seine, l'inspecteur de la navigation et les ingénieurs des ponts et chaussées qui placent le fleuve sous une emprise administrative et privilégient une vision extensive du rôle du fleuve, Les intérêts commerciaux que le fleuve peut apporter à la ville sont mis de côté : le fleuve devient un axe de commerce séparé de la ville et ne va pas servir ses intérêts, mais des intérêts plus globaux, à l'échelle du pays. Donc les réaménagements sont faits pour faciliter la navigation, et pour faire face au crues, les activités commerciales sont déplacées ailleurs : « *Paris a perdu la Seine* ».



Après la crue de 1910, un nouveau port à l'aval de Paris est envisagé, c'est le Port de Gennevilliers qui verra seulement le jour, presque 50 ans plus tard, après la seconde guerre mondiale en 1946, mais c'est en 1955 que le 5ème bassin du port est inauguré[73].

Figure 47 : Photo de Paris pendant la crue de 1910 (les Parisiens se déplacent sur des échafaudages) – Publiée sur le site de *Radio France*.

Afin qu'un approvisionnement continu se poursuive pendant la première guerre mondiale, des travaux de raccordement aux réseaux ferroviaires de tous les ports sont menés, et un port est également créé à Bonneuil en 1915[74].

Le port autonome de Paris voit le jour et est intégré au port de Bonneuil dans les installations gérées par le Port autonome de Paris dans les années 1970. Un an plus tard, les

[72] Backouche, I. (2016) *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850),* Paris, EHESS, coll. « En temps et lieux »
[73] *L'histoire des ports de Paris | HAROPA PORT*. (2023, juin 1). https://www.haropaport.com/fr/lhistoire-des-ports-de-paris
[74] *L'histoire des ports de Paris | HAROPA PORT*. (2023, juin 1). https://www.haropaport.com/fr/lhistoire-des-ports-de-paris

travaux du port d'Ivry commencent et en 1974 est créé le GIE Paris terminal sur le port de Gennevilliers. En 1975, est créé le port de Bruyères sur Oise, après l'acquisition de 18 hectares par le PAP dans la zone. Finalement en 1980, c'est la création du port de Limay-Porcheville[75].

La « domestication » des fleuves comme elle est désignée par Gabrielle Lechter[76] reste constante jusqu'au 20ème siècle où les aménagements portuaires prennent tant d'importance et d'espace que les voies d'eau disparaissent de plus en plus dans les villes. C'est notamment le cas de la Bièvre à Paris qui disparaît définitivement en 1935, c'est également le cas de la Steir à Quimper et bien d'autres. Selon l'autrice, cette tendance qui vise à mettre à l'écart l'eau dans les villes finit par s'inverser et l'idée de les requalifier apparaît de plus en plus, on parle même de redonner une place à la Bièvre à Paris, dans un article de l'APUR de 2001 un projet proposait d'en restituer une partie[77].

Isabelle Backouche met également en avant les ports fluviaux en expliquant que comme les ports maritimes qui dépendent des évolutions technologiques et qui se doivent d'organiser leur mutation pour continuer à se faire une place dans le commerce international, les ports fluviaux sont d'une certaine manière soumise aux mêmes aléas[78]. Pour intégrer de nouvelles évolutions, s'ils ne peuvent plus se déployer dans les villes, ils s'installent donc de plus en plus loin des villes, se serait selon Gabriele Lechner « *des mouvements très anciens et d'évolutions qui s'inscrivent dans un temps long* » car depuis longtemps les autorités cherchent à éloigner le port de la ville, et plus précisément « *des contraintes d'un tissu urbain dense, et à privilégier des sites nouveaux, totalement dissociés de celle-ci, même si le port conserve le nom de sa ville d'origine* » [79]. C'est le cas du port de Bordeaux qui au fur et à mesure des années a connu une telle évolution, en prenant d'abord place dans le centre de plus ville puis de plus en plus vers l'estuaire du fleuve. C'est un phénomène qui prend également sa place pour les villes sans estuaire comme Paris, dont les ports les plus importants se situent à Gennevilliers, Bonneuil-sur Marne et Limay, la ville et ces autres ports restent cependant rattachés au maintien des 19 autres ports urbains. Certains moins importants mais qui trouvent leurs places au sein de la

[75] *L'histoire des ports de Paris | HAROPA PORT*. (2023, juin 1). https://www.haropaport.com/fr/lhistoire-des-ports-de-paris
[76] *Fleuve dans la ville.* (2006). *Mémoires de l'Université de Tours*. Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/2006_ebook_CDU_fleuvedanslaville.pdf
[77] Bourlon, A.-M., Jacque, O., L'Henaff, F., Richard, O., & Breuvart, M. (2001, décembre). *La Bièvre*. APUR. https://www.apur.org/sites/default/files/documents/40.pdf
[78] Backouche, I. (2016) *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850),* Paris, EHESS, coll. « En temps et lieux »
[79] *Fleuve dans la ville.* (2006). *Mémoires de l'Université de Tours*. Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/2006_ebook_CDU_fleuvedanslaville.pdf

capitale parisienne. Ces tendances à l'abandon d'infrastructures en pleines villes sont symptomatiques de l'apparition de friches portuaires qui selon l'autrice « *apparaissent de manière insidieuse sur un temps long, un chantier naval ou un quai abandonné par ici, des hangars mis hors d'usage par-là. Qui sont plus ou moins réappropriés aujourd'hui par les villes et ou leurs habitants.* »

Gabriele Lechner met en avant le fait que les rives auraient été « confisquées par la route ». On constate en effet à partir des explications qu'elle met en avant qu'à partir de 1960 nombre de cours d'eau ont été accordés au transport routier, car ce sont des espaces qui ont pour avantage de de relever du domaine public ce qui ne nécessitent pas de coûts supplémentaires. De ce fait, ces routes créent une importante barrière physique entre la ville et son cours d'eau. L'existence de ces voies est aujourd'hui très discutée entre les acteurs de ces espaces car ce sont des axes souvent utilisés mais aux nombreux désavantages, donc comment les contourner sans « déranger les usagers » [80].

Julia Moutiez indique qu'à partir du début du 20ème siècle, les bains finissent par s'installer uniquement sur les berges et de moins en moins sur l'eau, ils finissent petit à petit à fermer. En dehors de quelques bassins la baignade est rare mais reste pratiquée jusque dans les années 30 et 50 où elle est encore pratiquée régulièrement par certains parisiens[81].



Figure 48 : La chaleur à Paris (enfants se baignant dans la Seine), 1921, malgré l'interdiction – Publiée Publiée par Julia Moutiez dans son article « Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 » - Source Gallica/BNF

Jean Pelletier explique dans son article «*Sur les relations de la ville et des cours d'eau »*[82]que la Seine a permis de faire prendre à Paris un rôle de port dans la ville et d'être à la base des mutations de celle-ci. Beaucoup de villes comme Paris se sont protégées des crues qui les menaçaient mais de ce fait elles se sont éloignées et ont artificialisé les berges. Le fleuve a

[80] *Fleuve dans la ville.* (2006). *Mémoires de l'Université de Tours*. Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/2006_ebook_CDU_fleuvedanslaville.pdf
[81] Moutiez, J. (2021) « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 », Projets de paysage* https://journals.openedition.org/paysage/24706
[82] Pelletier, J. (1990). *Sur les relations de la ville et des cours d'eau / On relations between cities and rivers*. https://doi.org/10.3406/geoca.1990.5741

d'abord été exclu de la ville, tout comme les ports qui ont été également de plus en plus rejetés vers les périphéries. Ces espaces de port sont délaissés afin d'attirer de nouveaux usages. On voit de moins en moins d'intérêt à naviguer en ville même pour de la plaisance. Le cas de Paris est différent avec les bateaux de tourisme qui réinvestissent les eaux dans les années 1980 et amènent même à la réintégration de bateau de croisière fluviale. Apparaissent également les bateaux-logement qui ne sont pas voués au transport.

Partout l'eau n'est pas seulement un outil de transport ou d'hygiène, c'est également un obstacle à franchir, elle nécessite donc des infrastructures qui sont venues structurer la ville, elle impose des limites à l'urbanisation à cause des possibles inondations. Mais reste un objet « *moteur d'embellissement* » comme un décor urbain, notamment aujourd'hui. Il y a eu une évolution du rapport de la ville au risque de crues, avec une phase pré-industrielle où la crue était acceptée comme un phénomène inévitable, et une phase dite moderne où le développement technique rend les inondations « inadmissibles » pour les villes et la population. Ce qui pousse à une artificialisation importante des berges afin de la « domestiquer », mais la Seine à cette période est confinée derrière des murs. Pelletier, propose une nouvelle vision ou l'eau n'est pas simplement utilitaire mais est un réel levier économique notamment grâce au loisir et à l'esthétique que celui-ci peut offrir.

v) Depuis les années 80 : retour progressif qui s'inscrit dans un mouvement européen plus large

En 1972 le projet d'axe nord sud est abandonné, les études sur le renouveau du canal Saint-Martin démarrent, et son rôle et ses usages sont de nouveau discutés. En effet, le fret fluvial est abandonné au profit du routier, de ce fait l'APUR qui s'occupe du projet réaménage complètement les espaces et propose des espaces aux usages complètement différents beaucoup plus tournés vers les habitants, la balade et le loisir[83].

En 1994, Marc Solérie dans la préface de « *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France* »[84], écrivait « *depuis quelques années, les voies navigables occupent à nouveau le devant de la scène* ». Il justifie cette prise de position par le fait qu'en 1991 à été mise en place

[83] *Plan directeur de mise en valeur des canaux de la Seine à La Villette | 1978 / 1987 | S'imaginer Paris et le Grand Paris | 50ans.apur.org*. (s. d.). Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://50ans.apur.org/fr/home/1978-1987/plan-directeur-de-mise-en-valeur-des-canaux-de-la-seine-a-la-villette-1319.html

[84] Solerie, M. (1994). *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*. Éditions n°1.

« *Voies navigables de France* » et des nouvelles sources de financements pour les canaux qu'il qualifie « *d'infrastructure pour le transport de marchandise* ». Selon lui, au début de l'année 1994, en raison d'importante crue, d'importants budgets ont étés déployés à l'ensemble des cours d'eau navigable ou non. Ce qui n'avait jamais été fait auparavant. Ces budgets sont également encouragés dans le cadre d'un schéma directeur européen. Il met en avant le fait que le transport sur voies navigables a été l'objet d'un certain déclin notamment après la première guerre mondiale, où il a été complètement oublié, pour être remplacé par des solutions plus rapides telles que le trail alors en pleine expansion à ce moment-là.

De plus, en 1994, est également lancé un service hebdomadaire de transport de conteneurs entre le Havre et Gennevilliers par la société « Logiseine », selon Haropa. D'après le même article, en 1995, le GIE Paris Terminal devices Paris-Terminal SA voit le jour, et en 1996 Gennevilliers accueille les grands moulins de Paris.

Le groupe Haropa voit le jour en 2012, même s'il ne porte pas le même nom, il vient rassembler les ports du Havre, de Rouen et de Paris au sein d'une seule et unique société. En 2021, il est renommé HAROPA Port[85].



Figure 49 : Carte du réseau portuaire de la direction territoriale de Haropa Port Paris – Publiée sur le site de *Haropa Port*

[85] *L'histoire des ports de Paris | HAROPA PORT*. (2023, juin 1). https://www.haropaport.com/fr/lhistoire-des-ports-de-paris

C. Paris, une ville en miroir des grandes métropoles fluviales

Dans cette partie j'ai présenté chacune des villes que j'aborde lors de mon mémoire grâce à des grilles d'analyse qui me permettent de réaliser des parallèles avec le cas parisien. Ce qui permet de remettre chacun des pays dans son contexte et ces enjeux lors de la lecture complète. Les grilles ont été remplies soit sur place quand j'ai pu me rendre sur le terrain soit à partir de mes recherches.

a) Le fleuve et la ville, des espaces différenciés et pourtant interdépendants : New York

New-York est une ville qui dispose d'un important réseau hydrographique, en effet, elle est traversée par le fleuve Hudson qui se jette dans la baie de New York en formant un estuaire. La baie est découpée en deux parties, la baie supérieure qui comprend le sud de Manhattan et la partie inférieure au sud de Staten Island et de Long Island. Elles sont séparées par le détroit Narrows qui constitue le principal chenal d'accès aux ports de la ville. Elle compte également l'East River et la Harlem River qui contrairement à leurs noms sont des bras de mer ou des détroits. Une voie d'eau artificielle majeure a été créée au début du 19ème siècle, le canal Erié qui permet une connexion entre l'Hudson et la région des grands lacs[86].



On peut constater sur cette carte l'importance du réseau hydrographique de la ville.

Figure 50 : Carte des Etats et comtés autour de la ville de New York – Publiée sur le site du *CNES*

[86] *Etats-Unis—New York, de la ville à la ville mondiale | CNES*. (s. d.). Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://cnes.fr/geoimage/etats-unis-new-york-de-ville-ville-mondiale

Selon Jacques Chevalier, dans l'article « *L'appropriation des fronts de rivière/fleuve urbains aux États-Unis : entre marchandisation et valorisation de la nature* »[87] l'histoire de New York s'inscrit dans plusieurs phases principales, une première phase industrielle. Les fronts d'eau de New York ont évolué en deux phases majeures, dans un premier temps la domination des industries où les fronts d'eau étaient dédiés justement à la gestion industrielle, du stockage et une gestion de la rupture de charge entre le fluvial et le routier. Ensuite une période décrite comme de déclin entre les années 60 et 80 où une désindustrialisation s'opère vers les banlieues, puis la gestion actuelle où on cherche à se réapproprier et à valoriser ces espaces. L'histoire des fronts d'eau de la ville s'insère là-dedans avec deux phases principales autour des infrastructures routières qui étaient aménagées sur ces espaces avec dans un premier temps, l'ère de la « conquête automobile » entre les années 60 et 70, dans cet ouvrage New York est cité comme un exemple de ville qui a utilisé ces rives afin d'y construire des voies rapides en ayant pour objectif de désenclaver les centres d'affaire. C'était le cas à Manhattan où ces aménagements ont drastiquement séparé le centre de la ville du fleuve. Ensuite ces espaces routiers ont été déplacés ailleurs et les espaces délaissés ont été revitalisés grâce au commerce notamment avec le concept de « Market place » très adopté dans les villes américaines comme New-York. La source mentionne le South Street Seaport, qui est une opération qui avait pour objectif de transformer les espaces délaissés en pôle d'attraction commercial.

Pourtant malgré cet important réseau à de nombreux endroits dans la ville on oublie que l'eau se trouve si près à cause des importants gratte-ciel de la sky line. Pourtant lorsque l'on se trouve à proximité des voies d'eau on constate que de nombreux aménagements peuvent se mettre en place. En effet, c'est ce qu'on peut constater grâce à cette grille que j'ai réalisée sur place lors de mes observations. Il est important de préciser que cette grille ne concerne principalement que l'Hudson et non les canaux et autres bras de mer car je n'ai pas eu l'occasion de les pratiquer et/ou il n'y avait aucun aménagement autour.

Localisations :	**New-York**
Usages	A New-York il est d'usage de se promener sur les berges autant pour les habitants que pour les touristes. Proche de Little Island, c'est un espace très prisé par les coureurs ou il est même assez compliqué de se déplacer autrement. Cependant hormis la zone devant Little Island, il y avait peu de passage sur les autres berges. Par contre il y a moins de pistes cyclables qu'à Paris et d'une façon générale l'usage du vélo n'y est pas très répandu, y compris dans la ville et ce malgré une

[87] *Chevalier, J.* (2004, octobre). *L'appropriation des fronts de rivière/fleuve urbains aux États-Unis : entre marchandisation et valorisation de la nature* (N° 22). ESO - UMR 6590 CNRS.

	offre de vélo de location via des bornes assez large. Nous avons testé ces vélos sur Roosevelt Island, ils sont très accessibles et de plutôt bonne qualité et nous avons pu emprunter la piste cyclable qui longe majoritairement les berges et permet de réaliser un tour de l'île, mais nous étions les seuls. En revanche, la FDR Drive est beaucoup empruntée et permet un usage routier des berges. Et il n'y a pas de baignade dans le fleuve.
Jeux d'acteurs	The port Authority of New York and New Jersey, la PANYNJ, est une institution issue d'un accord interétatique entre les deux états en 1921, elle vient gérer la majorité des infrastructures liées au transport dans une limite de 40km de rayon autour de la Statue de la liberté, en couvrant donc la totalité de New-York. Elle supervise également les terminaux maritimes. L'aménagement des berges urbaines telles que les parcs riverains, les promenades, ou encore la gestion de la reconversion des anciens docks est géré par le NYC department of city Planning. Le département de la ville au transport s'occupe lui de coordonner les installations et services de transport incluant ports, voies d'eau et infrastructure aéronautique à l'échelle de l'État de New York[88].
Conflit d'usage	**Conflit entre les acteurs** : Il y a des conflits entre New-York et le New Jersey, comme les deux états se partagent l'estuaire et donc des ports et zones fluviales qui sont économiquement très intéressants, c'est la raison pour laquelle a été crée le PANYNJ[89].
	Conflit entre les usagers et les acteurs locaux : Il y a des conflits autour de la FDR Drive, une autoroute construite sur les berges de Manhattan du Battery au sud jusqu'au Harlem River Drive (125e rue) au nord, dans les années 1950. Le débat vient opposer des élus locaux et associations partisanes d'un waterfront piéton et résilient contre l'Etat, et les automobilistes qui insistent pour un maintien de l'infrastructure. Le dossier est bloqué par des questions de financement et de juridiction.
Représentation	**Sur les berges :** Lors de mes observations sur le terrain il me semble que les représentations que se font les aménageurs mais également usagers des berges vont vers une réappropriation des berges pour des usages lents liés aux mobilités douces et à la détente. Lors de mes déambulations dans la ville j'ai remarqué qu'il y avait de nombreuses berges comme celle tout autour de Manhattan, sur Roosevelt Island ou encore certaines parties de Brooklyn, qui ont été aménagées afin d'être des espaces dédiés aux loisirs, à des pratiques tel que la promenade avec des mobilités principalement douces. Avec des quais larges aménagés pour la marche. Sur certaines berges comme celle de Roosevelt Island une voie cyclable a également été aménagée tout le long des berges de l'Ile. Sur certaines berges des parcs ont pu être aménagés, c'est le cas du Brooklyn Bridge Park : on peut ainsi s'y promener et même s'y arrêter afin de profiter de la vue très impressionnante vers le fleuve et le Brooklin Bridge. Des aménagements au-delà des berges

[88] *B.21 – The Port Authority of New York and New Jersey | The Geography of Transport Systems*. (2018, février 20). https://transportgeography.org/contents/applications/port-authority-new-york-new-jersey/
[89] *B.21 – The Port Authority of New York and New Jersey | The Geography of Transport Systems*. (2018, février 20). https://transportgeography.org/contents/applications/port-authority-new-york-new-jersey/

	apparaissent, avec Little Island sur les berges de Manhattan, un espace privé construit par un milliardaire mais ouvert au public sur lequel on retrouve de nombreuses activités liées aux loisirs. Mais il y a quand même la FDR Drive qui permet un usage routier des berges et dont une vision très différente de celle abordée en amont loin des loisirs et de la mobilité douce.
	Sur la voie d'eau : Vision très différente que sur les berges, il y a beaucoup de bateaux, à la fois de tourisme mais surtout énormément de fret. Il y a beaucoup de bateaux-bus contrairement à Paris où ils ne parviennent pas à s'intégrer dans la ville.
Usage écologique	Il est clair qu'il y a une volonté de transformer les berges en espace de détente et de loisirs, ouverts aux mobilités douces et donc non polluantes, il y a également à proximité de la FDR Drive une voie cyclable le long des berges.
Logistique urbaine fluviale	J'ai eu l'occasion de visiter plusieurs entrepôts logistiques à proximité de voies d'eau, dont un près du Newtown Creek, un canal qui se jette dans l'East river. Dans ce cadre là , j'ai eu l'occasion d'échanger avec une des gestionnaires de l'entrepôt à qui j'ai demandé si la proximité avec l'eau avait un usage spécifique pour l'entrepôt ou en devenir, elle m'a répondu que les barges qui passaient dans le canal permettaient le transport de déchets, ou de gravier mais pas de stockage. De ce fait, malgré la proximité, il n'y a pas de transport par barges qui arrive en lien avec l'entrepôt. Elle a également ajouté que la section du fleuve n'est pas profonde donc elle ne permet pas de faire passer les bateaux de logistiques actuels qui ont des dimensionnements plus importants. Mais elle m'a précisé que la ville essayait de se réapproprier ce mode de transport et peut être qu'un jour ça fonctionnera et il pourrait en faire usage. Le second entrepôt se trouve près d'une partie du fleuve bien plus large, de ce fait sans qu'il y ait eu besoin de poser la question aux gestionnaires qui nous ont présenté leur travail, ils nous ont expliqué qu'ils étaient en train de réfléchir aux usages de logistique qu'ils pourraient faire du fleuve. Ils ont fait l'acquisition de zones de mouillage afin d'amarrer des bateaux à proximité de l'entrepôt. Avec un autre groupe de logistique ils cherchent à trouver comment ils pourraient transporter des produits sur l'eau entre New York et le New Jersey. Sur cette zone , il y a beaucoup d'autres entrepôts logistiques, et ensemble ils veulent investir, se développer et utiliser le fluvial afin de libérer le trafic logistique ailleurs[90].

Figure 51 : Photo d'illustration de New York sur Google maps



Lorsque l'on cherche la ville de New York sur Google Maps il est intéressant de noter qu'en 2026 c'est cette photo qui est utilisée pour illustrer la ville. C'est la voie d'eau et des pratiques de mobilité et de loisirs qui sont mises en avant.

[90] *Waterways*. (s. d.). Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://www.dot.ny.gov/modal/waterways

Comme on peut le constater par rapport à la grille parallèle que j'ai réalisée, les aménagements et représentations qu'on se fait des berges sont assez similaires avec Paris. Cependant les usages sont légèrement différents, les berges ont l'air d'être bien moins empruntées par les habitants, hormis certaines zones et les parcs qui y sont aménagés. Pour le moment, il n'est pas encore d'usage de s'asseoir le long des berges en dehors des parcs ou des espaces aménagés pour les New Yorkais comme le font les Parisiens. Lorsque le temps est clément, il y a foule à Paris sur les berges de la Seine et des canaux afin de s'y asseoir ou de s'y promener. Il est clair que cela n'a pas l'air d'être le cas à New York mais il est vrai que nous n'y étions pas en plein été, cependant lorsque j'ai eu l'occasion de découvrir les berges il faisait assez beau et chaud. Les berges des canaux ne sont même pas abordées dans ma grille, que ce soit en termes de représentation, usage, et aménagement, leurs seuls usages sont liés à la logistique urbaine fluviale qui reste assez faible. Alors qu'à Paris les canaux possèdent une multiplicité d'usage entre loisir, logistique et baignade. Il y a peu de conflit d'usage hormis une ressemblance assez frappante avec Paris, la FDR Drive qui ressemble en tout point à la voie George Pompidou à Paris qui a été piétonisée presque partout sauf dans l'Est de Paris. À partir du pont Garigliano, jusqu'au pont de Bir-Hakeim où elle repasse en quai haut. Cette zone pose de nombreux débats à Paris entre les automobilistes et la municipalité, qui depuis les années 90 cherche à fermer cette voie, en effet c'est depuis cette période-là que porté par des associations le projet de fermeture de la circulation routière se pose. Lors de la mise en place de Paris Plage qui permet la fermeture de la partie centrale de la Voie George Pompidou, la question d'une fermeture complète et pérenne se pose du fait du succès de l'évènement. A partir de 2012 une promenade piétonne est ouverte le long des berges et pour ce faire le trafic sur la voie est ralenti. En 2013 la Ville de Paris ferme une section de la voie sur berge rive gauche sur 2,5 km entre le Pont Royal et le Pont de l'Alma. L'espace ainsi reconquis (4,5 ha) est affecté aux piétons et aux cyclistes. L'été 2017 une partie de la voie encore ouverte a été fermée pour des travaux et lors de sa réouverture un des sens avait été fermé et une piste cyclable avait, elle était ouverte. La municipalité a dû faire face aux plaintes des automobilistes qui s'inquiétaient d'une approche progressive ce que n'a pas démenti la mairie qui a effectivement répondu que le projet de piétonisation totale allait être réalisé progressivement[91].

[91] Montaigne, I. (s. d.). *Municipales 2026 à Paris : Combien coûte la promenade continue de 25 km sur les berges de la Seine proposée par Emmanuel Grégoire ?* Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://www.institutmontaigne.org/municipales-2026/paris/berges-de-seine-creer-une-promenade-continue-sur-25-km/

New York possède une importante logistique avec le port qui permet d'acheminer des marchandises à travers la ville et au-delà, la ville fait partie intégrante de l'hinterland du port.



Figure 52, 53 et 54 : Photos du port de New York et des infrastructures nécessaires à son utilisation – Réalisées par Fatima Aydin – Avril 2026



Figure 55 : Photo de bateaux de logistiques en cours de chargement dans le port de New York – Réalisée par Fatima Aydin – Avril 2026

Donc lors de mes observations j'ai pu compter une importante quantité de bateaux de fret qui traversait la ville.



Figure 56 : Photo d'un bateau de fret qui traverse la ville au niveau de Roosvelt Island – Réalisée par Fatima Aydin – Avril 2026

Dans sa thèse, « *Entre police et service : l'action publique sur le transport de marchandises en ville : le cas des métropoles de Paris et New York.* »[92] Léthicia Dablanc met en avant que la voie d'eau pour des métropoles saturées comme Paris et New York représente un atout inexploité. A New York le projet de « carfloats » (barge ferroviaires) et de « truck ferries » qui sont destinés à traverser la baie sans encombrer les ponts, permet de « recoudre » le territoire malgré un fleuve créateur de scission. Mais la différence notable c'est le Fret qui à New-York, traverse simplement la ville, alors qu'à Paris une partie transite à travers la ville comme à New York, et une autre s'arrête au cœur de la ville dans le cadre de projet lié à de la logistique fluviale urbaine. A New York ce type de logistique est extrêmement rare et ne s'applique qu'aux déchets.

b) La réappropriation citoyenne des voies d'eau et des berges au cœurs des aménagements : Copenhague

Copenhague est une ville portuaire en lien avec la mer, elle compte de nombreux canaux, les canaux étaient utilisés dans le commerce halieutique afin d'amener la denrée directement au centre de la ville. Avec le temps les pratiques ont évolué. En effet, aujourd'hui les pratiques sont très différentes, la logistique a reculé pour laisser la place à de nouvelles pratiques citoyennes telles que la promenade ou la baignade.

A partir des années 2000 les berges de la ville ont subi un drastique réaménagement avec la mise en place de nouveaux projets, notamment avec la mise en place d'une zone baignade dans l'ancien port industriel de la ville. Le port de la ville a connu une profonde mutation, en

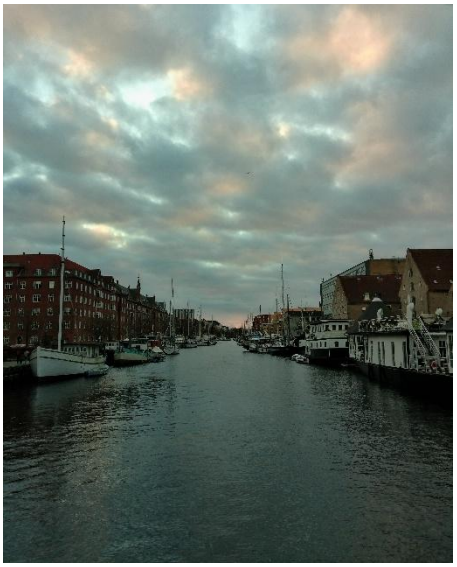
[92] Dablanc, L. (1997). *Entre police et service : L'action publique sur le transport de marchandises en ville : le cas des métropoles de Paris et New York.* [Phdthesis, Ecole des ponts ParisTech]. https://hal.science/tel-04683661

passant d'un espace industriel déconnecté de la ville à un véritable laboratoire pour tester de nouveaux projets.

Localisations :	**Copenhague**
Usages	**En voie d'eau** : Sur l'eau il y a principalement des bateaux de tourisme. Il y a aussi des bateaux bus qui permettent de traverser d'une rive à une autre surtout sur les bras d'eau les plus larges.
	Sur berge : Sur les bords de certains canaux, comme à Paris il y a des bateaux accostés qui ne bougent pas, ils servent d'habitation ou encore comme espace d'activité. Certains quais sont des quais en béton, et leurs espaces sont dédiés aux mobilités douces, même si parfois il y a en plus des voies ouvertes pour les véhicules motorisés. Les quais sont bien plus hauts que le niveau de l'eau. Dans certains quartiers les canaux sont omniprésents. Les berges sont dédiées à la promenade avec plusieurs types de mobilités douces. Certains quais ont été réaménagés, de manière à pouvoir s'y détendre dans un environnement complètement naturel qui donne l'impression d'être loin de la ville. Il y a également de la baignade urbaine, ou encore à certains sports de glisse sur les reliefs des quais.
Jeux d'acteurs	Ce sont les autorités de la ville qui sont en gestion de ces espaces et qui vont encourager les projets pour une ville verte et agréable à vivre, la municipalité va également soutenir des collectifs d'architectes et paysagistes qui sont chargés de la conception des nouveaux fronts d'eau. Les usagers sont également inclus dans la conception de certains projets, en tant que co-concepteurs afin de définir la structure des berges.
Conflit d'usage	Historiquement il a eu un conflit par rapport aux activités du port qui de par ces activités industrielles pouvaient rejeter des eaux usées ce qui rendait l'eau impropre à la baignade, mais cela a été résolu par un assainissement massif. Aujourd'hui il y a moins de conflits car les aménagements se veulent les plus flexibles possibles afin de répondre au mieux aux activités qui se mettent en place sur les berges et en voies d'eau.
Représentation	Les berges sont vues comme des espaces de promenade et de détente et l'eau n'est plus considérée comme une barrière mais comme un espace au cœur des pratiques des habitants. La ville cherche à ce que les habitants se réapproprient ces espaces.
Usage écologique	L'ouverture à la baignade a demandé une gestion stricte de la qualité de l'eau et donc surtout concernant les anciens produits polluants ; ces décisions permettent un bon développement de l'écologie dans ces espaces. Il y a des paysages artificiels qui sont créés sur les berges qui visent à créer de la biodiversité et de la fraîcheur dans une zone urbaines dense.
Logistique urbaine fluviale	L'extension des quais pour les habitants crée une désaffectation des fonctions de logistique dans la ville. Du reste le projet Kalvebod Bolge illustre parfaitement

	ce cas, car c'est un projet de mutation d'une partie d'une zone industrielle qui est devenue un espace dédié aux loisirs et à la baignade.

Les berges et voies d'eau de la ville traversent un phénomène de « ludification », les réaménagements transforment les quais d'espaces fonctionnels en espaces nouveaux pour permettre la mise en place de nouveaux usages tels que le skateboard ou la baignade. C'est le fait d'ouvrir le port à la baignade qui a été un moteur pour que la ville se tourne vers la gestion de l'eau et son assainissement mais également à remodeler ces berges. L'aménagement des quais cherche à attirer les habitants et qu'ils se réapproprient au mieux ces espaces[93][94].






[93] *Harbour Bathing and the Urban Transition of Water in Copenhagen : Junctions, Mediators, and Urban Navigations—Jens Stissing Jensen, Erik Hagelskjær Lauridsen, Chiara Farné Fratini, Birgitte Hoffmann, 2015*. (s. d.). Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/a130132p

[94] *(PDF) Expériences urbaines et espaces publics à Copenhague*. (s. d.). Consulté 10 juillet 2026, à l'adressehttps://www.academia.edu/39969293/Exp%C3%A9riences_urbaines_et_espaces_publics_%C3%A0_Copenhague

Figure 57, 58, 59, 60 : Photos des berges et voies d'eau à Copenhague – Réalisées par Jeanne Giethlen – Décembre 2025

Ces photos permettent de mettre en avant les différentes typologies de berges de la ville. Ce sont quasiment toujours des berges aménagées pour les mobilités douces et peu balisées, afin que les usagers puissent se les réapproprier. Les mobilités fluviales visibles sont principalement tournées vers la plaisance et le tourisme.

c) Les aménagements de baignades désirée par les habitants qui contournent les conflits d'usages : Berlin

Berlin est la plus grande ville d'Allemagne dont elle est la capitale, mais également de l'Union européenne. La tradition de la baignade est ancienne à Berlin, c'était une pratique importante, mais elle a quasiment disparu depuis 1925 dans la Spree en raison d'interdiction ; la qualité de l'eau était jugée trop mauvaise. Cependant cette décision a beaucoup impacté les pratiques des Berlinois qui y étaient très attachés et plusieurs projets autour de la réouverture de la baignade dans le fleuve ont tenté de se mettre en place[95]. Flussbad Berlin, est un projet de baignade dans le canal de la Spree qui a vu le jour et qui permet de « remplacer » la baignade directement dans la rivière.

Le projet Flussbad Berlin est initié par les frères Elder, des architectes, qui visent à réhabiliter une section du canal de la Spree inutilisée depuis plusieurs siècles. Le projet à été soutenu par le Sénat de Berlin en 2017[96].

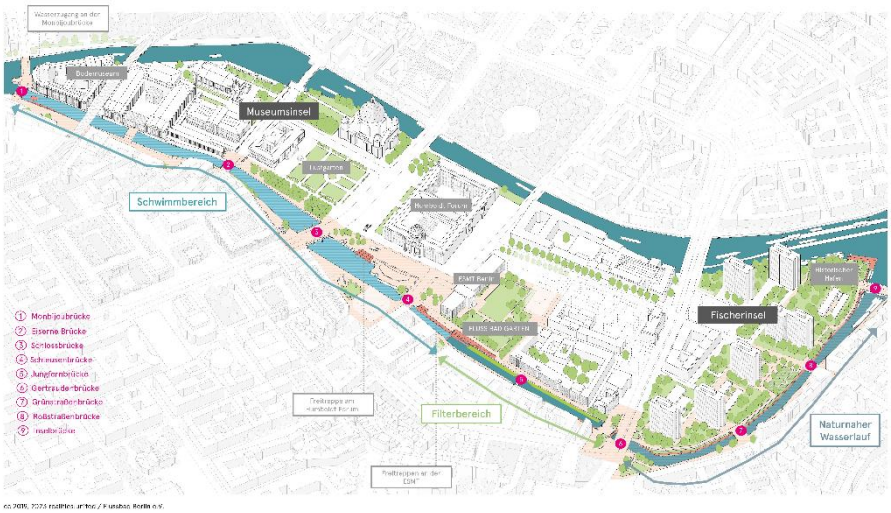


Figure 61 : Plan du projet Flussbad Berlin – Publié sur le site *Fluss bad Berlin* - 2023

[95] Rouillé-Kielo, G., Le Métayer, J., Bouleau, G., Gramaglia, C., & Allouche, A. (s. d.). *La baignade urbaine en eau vive au-delà de l'enjeu bactériologique. Regards croisés Paris/Berlin*. PIREN-Seine. https://doi.org/10.26047/PIREN.RAPP.ANN.2022.VOL18

[96] Walt, S. van der. (2020). Flussbad Berlin, un projet citoyen de baignade urbaine dans le canal de la Spree. *Allemagne d'aujourd'hui*, *234*(4), 59-70. https://doi.org/10.3917/all.234.0059

Localisations :	**Berlin**
Usages	J'ai voyagé à Berlin il y a quelques années et j'ai eu l'occasion de pratiquer les berges de la Spree. Dans le contre les rives sont en béton, dans des zones un peu excentrées elles sont un peu plus « naturelles ». Les habitants s'y promènent et s'y déplacent. Comme il est mentionné par Sibylle van der Walt dans l'article « *Flussbad Berlin, un projet citoyen de baignade urbaine dans le canal de la Spree* » le canal de Spree, grâce au programme Flussbad Berlin, est utilisé afin de s'y baigner notamment lors de fortes chaleurs. Depuis 2015 une compétition de natation est organisée tous les ans dans les milles mètres dans le canal. Berlin possède de nombreux sites de baignade en dehors de la Spree et de son canal, notamment sur des lacs périurbains, avec des usages diversifiés entre loisirs et baignade. Il y a une hausse de la « baignade sauvage » en centre-ville de Berlin qui est causée par les canicules et une meilleure perception de la qualité de l'eau, qui au début en 1925 effrayait beaucoup plus.
Jeux d'acteurs	La gestion de la baignade dans la ville est assurée par les Berliner Bader-Betriebe, qui sont les établissements en gestion des piscines et plages, et un accès égal à la baignade. Le Sénat de Berlin est lui en gestion des politiques environnementales de la ville et la gestion de l'eau. La société civile est un acteur important dans le cadre des décisions à Berlin notamment pour ce qui est des aménagements autour des berges et en voies d'eau. Pour le projet Flussbad Berlin, le projet est porté par l'association citoyenne du même nom, des acteurs publics tel que le Sénat de berlin et le gouvernement général.
Conflit d'usage	Il existe des tensions entre les baigneurs et les pêcheurs afin d'avoir des accès aux rives. Il y a également des conflits de voisinage autour des nuisances, notamment en raison d'usages festifs des berges près de zones résidentielles souvent aisées. Un conflit majeur est également la fréquentation humaine face à la protection de la faune autour de ces espaces, notamment lors de la baignade. Pour le projet Flussbad, il y a eu des tensions entre les responsables de la protection des monuments, car ils craignaient des nuisances, déchets ou encore la présence de personnes peu vêtues à proximité de sites classés au patrimoine de l'Unesco. Il y avait également des débats autour du projet de renaturalisation du canal qui ne plaisait pas à certaines personnes car cela allait changer l'aspect du canal.
Représentation	Les berlinois voient des espaces autour de leurs voies d'eau comme des espaces de promenade et de détente. Également de baignade pour ceux qui vont illégalement dans la Spree ou légalement dans le canal ouvert aujourd'hui à cet effet. Les berlinois se réapproprient les espaces, sur la Spree il n'y a pas d'aménagement ou très peu.

Usage écologique	Berlin fait face à des sécheresses importantes, de ce fait ces voies d'eau sont essentielles et tout un plan de gestion est mis en place, c'est également pour ça que la baignade est limitée car elle participe à la pollution de l'eau, avec la crème solaire par exemple. Le projet Flussbad comprend la renaturalisation d'une partie du canal, et afin de polluer le moins possible à été installé un filtre naturel afin de traiter l'eau biologiquement. Le filtre est utilisé comme un outil de sensibilisation de la pollution de l'eau, avec des applications en temps réel qui informent les habitants de la qualité de l'eau en temps réel. L'accès à l'eau est vu comme une stratégie pour lutter contre les îlots de chaleur urbain par les autorités de la ville.
Logistique urbaine fluviale	La Spree en général et ses canaux sont juridiquement des voies d'eau fédérale, la navigation est prioritaire pour le tourisme et le commerce. Ce qui rend la baignade limitée et contrôlée pour des raisons de sécurité. Le canal de la Spree a été créé au 16ème siècle pour un usage autour du commerce via la navigation, car la ville était en plein expansion. Cependant depuis plus d'un siècle elle a complètement perdu ce rôle car il y avait une claire absence de logistique et le canal était laissé à l'abandon avant d'être investi par le projet FlussBad. Depuis le début du projet, la circulation fluviale commerciale est interdite, à part certains bateaux de tourisme. On comprend ici que même si la logistique fluviale était historiquement à l'origine de la construction de canaux berlinois, elle est aujourd'hui exclue de plusieurs zones centrales au profit des loisirs et du tourisme. Elle reste prioritaire sur les grands axes de la Spree mais pas dans la ville et ne s'inscrit pas dans une logistique urbaine.

A Berlin, la baignade s'intègre dans une démarche de service public historique, avec un large réseau. Les risques sécuritaires tels que la noyade ou encore écologique sont plus mis en avant par les autorités que le risque bactériologique. Le projet fussbad est un projet d'origine citoyenne, alors qu'à Paris ce genre de démarche est bien plus institutionnel. La présence de navigation est un risque majeur pour les baigneurs qui sont souvent invisibles des bateaux, ce qui rend la cohabitation entre la logistique pour le transport fluvial complexe (notamment au niveau du canal) et qui demande une bonne gestion des activités.



Figure 62 : Photo de la Spree au cœur de Berlin – Photo publiée sur le site *TSF Jazz*

Le fleuve est pratiqué par les bateaux de tourisme et parfois de logistique. Les berges sont aménagées et permettent aux habitants de les pratiquer avec des mobilités douces ou pour le loisir.

d) Un retour au fleuve nécessaire mais complexifié par son héritage : Rome

Rome possède une histoire très riche, notamment autour de son fleuve. Le documentaire « *Rome sur le Tibre* » réalisé par France Télévision dans le cadre de l'émission « *Des racines et des ailes* »[97] mentionne le fait que le Tibre était le lieu des retrouvailles avec la Madone au 16ème siècle. En 1555 le ghetto de Rome a été installé au bord du fleuve en zone inondable. Au 20ème siècle d'importants parapets ont été construits dans le but de protéger ces zones inondables mais également la ville des crues meurtrières. Au 16ème siècle la communauté juive commerçait sur le port de la ville, où avaient lieu les banquets de la renaissance et la vaisselle était jetée dans le Tibre. Le fleuve avait une fonction de transport urbain très importante avant que les crues poussent la ville et les habitants à déserter cette zone.

Localisations :	**Rome**
Usages	Selon la vidéo les usages varient en fonction de leurs localisations et de la saisonnalité. De manière saisonnière, il y a des usages religieux avec la procession de la Madonna Fiumarola qui a lieu une fois par an, les romains y auraient toujours été très fidèles. Pendant l'été, à partir du mois de juin les quais deviennent une « galerie à ciel ouvert » avec beaucoup de d'aménagements adaptés aux loisirs, avec des événements culturels, ou encore des restaurants. Comme usages permanents tels que des habitations ou des usages sportifs, avec notamment des clubs de canoë. Sur L'île Tibérine on retrouve un grand hôpital, où naissent la plupart des romains aujourd'hui. Le fleuve est également protégé par une brigade spécialisée. Les mobilités sur le fleuve sont jugées comme marginales actuellement, il y en a toujours mais le rendement n'est pas très important, on ne peut plus traverser tout le fleuve en une seule fois. La baignade contrairement à Paris est complètement interdite car considérée comme bien trop dangereuse en raison de la morphologie actuelle du fleuve. Elle était autorisée avant.
Jeux d'acteurs	Il y a plusieurs acteurs qui opèrent sur les berges et les fleuves, la brigade fluviale qui opère une surveillance 24h sur 24, c'est elle qui opère principalement sur la zone. Mais il y a également, des clubs nautiques privés, des commerçants et des artistes qui s'installent le long des berges l'été.
Conflit d'usage	Il y a des tensions entre les habitants qui aimeraient avoir accès aux fleuves notamment pour la baignade en été. Cependant la dangerosité du fleuve ne le permet pas.
Représentation	Le Tibre est décrit comme étant à une distance importante entre la ville et le fleuve. Dans la source il est considéré comme le fleuve oublié de Rome, il est perçu par les habitants comme un « monde à l'écart », ils le voient comme « emmuré » et déconnecté de la vie urbaine quotidienne depuis que l'on a décidé

[97] *Rome sur le Tibre—YouTube*. (s. d.). Consulté 11 juillet 2026, à l'adresse https://www.youtube.com/watch?v=YB8mY9Jd5DE

	de s'en protéger, et ce malgré sa place centrale. Il était perçu comme un danger et non plus comme une source de denrées comme auparavant. Depuis quelques années des aménagements, notamment de loisirs, se mettent en place afin que le fleuve reprenne une place dans la vie des habitants.
Usage écologique	Les berges sont réinvesties en été sûrement du fait des fortes chaleurs et que l'eau permet de rafraîchir la zone autour d'elle et de faire un bon espace de détente.
Logistique urbaine fluviale	Historiquement la voie d'eau du fleuve faisait usage de moyen de transport central, elle est mentionnée dans la vidéo comme une figure de « voie rapide » qui permettrait de passer au-delà des nombreuses congestions automobiles dans la ville, cependant malgré cette image le transport est aujourd'hui quasi nul et pas orienté vers une logistique urbaine.



On constate ici les importantes constructions qui séparent et protègent le fleuve de la ville. Les berges qui sont pourtant praticables et aménagées reste désertes.

Figure 62 : Photo du Tybre et ces berges à Rome – Publiée sur le site *Easy reserve* - 2015

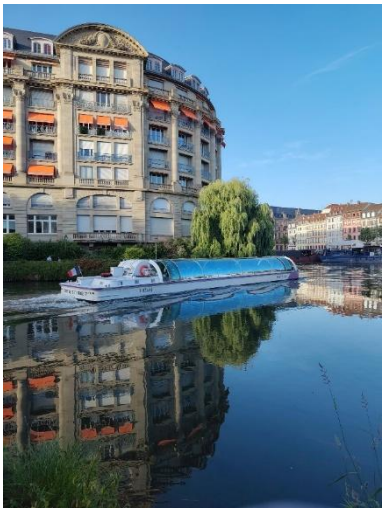
Le Tibre est passé de centre de la vie urbaine et du transport à Rome à un espace séparé physiquement de la ville par des murs de protection. Ces murs ont créé une limite physique mais également mentale. Cette mise à distance, crée un paradoxe où le fleuve possède une place centrale géographiquement mais où c'est un espace marginalisé, délaissé en hiver et seulement utile en été.

e) Une logistique fluviale ancrée à l'échelle du pays qui cherche à se faire une place à plus grande échelle au cœur de l'urbain : Strasbourg.

Strasbourg est une ville qui s'est fondée à partir de l'Ill et le long de la rive gauche du Rhin, c'est pourquoi l'eau a une place centrale dans la ville. C'est donc le réseau hydrographique de ces deux bras d'eau qui structure la ville. Des canaux ont été construits à partir de ces deux axes et plusieurs affluents traversaient aussi les quartiers ; la Bruche et son canal à la Montagne Verte et à Koenigshoffen, l'Aar au Contades et au Wacken, ainsi que le

canal de la Marne au Rhin au nord. Cette importante quantité de bras d'eau vient expliquer ce pourquoi Strasbourg est aujourd'hui constitué de plusieurs îles. Cependant l'omniprésence de l'eau a un important revers : les villes sont sensibles aux inondations, c'est pourquoi lorsque la ville s'est agrandie, certains bras d'eau ont été enterrés. Le fleuve a un véritable rôle de transports depuis longtemps, déjà à l'époque carolingienne la ville exportait du vin, du blé, du bois de chêne vers l'Allemagne, les pays bas, l'Angleterre et la Scandinavie, les échanges entre les pays s'appuyaient largement sur la voie fluviale. On comprend qu'avec un réseau hydrographique aussi important les activités batelières ont été et sont toujours importantes. Le Rhin joue un rôle commercial de premier plan et constitue la première voie navigable d'Europe et le premier fleuve commercial du monde. Aujourd'hui le Port autonome de Strasbourg est le deuxième port fluvial de France et le quatrième d'Europe, avec en 2029 un trafic de 7,6 millions de tonnes de marchandises et plus de 381 000 conteneurs[98].

La ville de Strasbourg a toujours été liée au fleuve avec l'Ill puis le Rhin après des travaux de régulations qui ont eu lieu au 19ème siècle, à la fin de ce siècle, la municipalité a voulu créer le port moderne. Au début du 20ème siècle à la fin de la seconde guerre mondiale la puissance française doit s'installer sur le Rhin. Finalement le port s'est petit à petit éloigné du centre de la ville pendant les trente glorieuses ce qui a créé une déconnexion physique entre la ville et ses activités portuaires[99].



Le tourisme fluvial est également devenu un pilier de l'attractivité de la ville, les bateaux-promenade Batorama qui sont les seuls bateaux à pouvoir circuler dans le centre de la ville, comptait en 2016, 700 000 passagers[100]. Les canaux servent également d'axe cyclable et de promenade comme le canal de la Bruche qui accompagne aujourd'hui une vélo route reliant Strasbourg et l'Allemagne.

Figure 63 : Photo d'un bateau de tourisme Batorama, qui circule dans le centre de Strasbourg – Réalisée par Jeanne Giethlen – Mai 2026

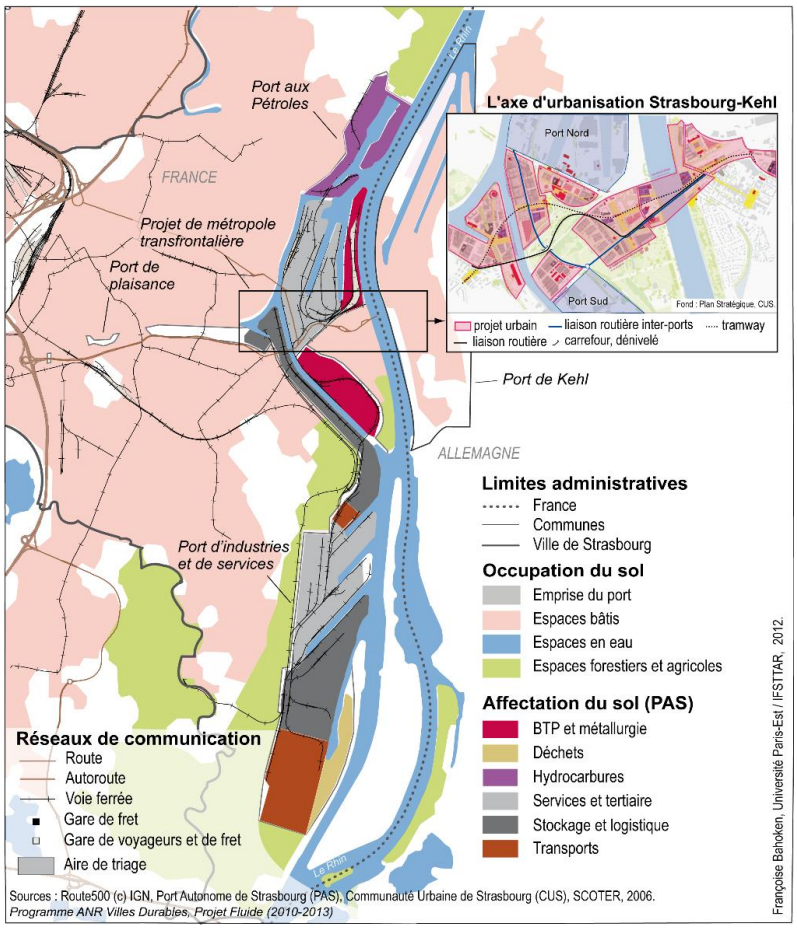
[98] Port autonome de Strasbourg. (2020, 21 janvier). *Communiqué de presse : Trafics 2019 et perspectives 2020*. https://www.strasbourg.port.fr/wp-content/uploads/2020/01/20200121_CPN1-activites-2019_perspectives-20-PAS-VF-complet.pdf

[99] Kumar, S., Naveteur, L., Persitz, B., Renoncet, G., & Roussat, J.-B. (2015). *La ville fluviale* [Rapport d'atelier]. Mastère AMUR, École des Ponts ParisTech. https://educnet.enpc.fr/pluginfile.php/39071/mod_folder/content/0/2015_1T_Ville%20fluviale.pdf

[100] Ports de Strasbourg, tourisme fluvial & batorama. (s. d.). *Ports de Strasbourg*. Consulté 11 juillet 2026, à l'adresse https://www.strasbourg.port.fr/tourisme-fluvial/batorama/

Localisations :	**Strasbourg**
Usages	Les berges des voies d'eau de Strasbourg sont aménagées, il y a des berges hautes et basses sur les îles principales. Les habitants s'y promènent, et peuvent également s'arrêter pour profiter de l'eau, pique-niquer… Cependant les berges en quais bas ne sont pas larges partout donc il est difficile de s'y asseoir sans déranger les piétons et inversement. Les quais bas sont aménagés seulement pour la marche en raison de leurs côtés étroits. En quais hauts il y a des mobilités piétonnes, des pistes cyclables et même des mobilités motorisées. Il y a également des berges simples qui sont en béton ou laissées naturelles. En voies d'eau et sur berge les usages ont évolué, ils étaient seulement voués à une vocation industrielle et de stockage et aujourd'hui plus orientés vers une mixité d'usage notamment de logistique urbaine fluviale. Les friches centrales qui ont été abandonnées par suite de la marginalisation de ces pratiques, sont aujourd'hui réinvesties dans des projets nouveaux tels que du loisir ou encore de l'habitat.
Jeux d'acteurs	La gestion se fait entre plusieurs acteurs, l'un des principaux est le Port Autonome de Strasbourg, qui a un statut unique entre l'Etat et la ville, et l'Eurométropole. Il y a également le Groupement des Utilisateurs portuaires pour les projets d'intérêt industriel, et les associations pour la défense de l'environnement. La région Grand Est et le département sont des investisseurs importants.
Conflit d'usage	Il y a des conflits entre le port et les résidences à proximité qui demandent moins de nuisance. Cependant le port reste essentiel et pourvoyeur d'économie et d'emplois. Il y a également des conflits d'accessibilité, entre les flux de transport industriel et la création d'autres axes de mobilités. Des enjeux de protection de la biodiversité limitent l'installation de certaines infrastructures de logistique fluviale.
Représentation	Deux représentations différentes s'exercent, à la fois celle du développement de la logistique urbaine et du développement des berges à un usage industriel, économique et écologique avec une logistique résiliente grace aux transports fluviaux. Et d'un autre côté un développement des berges pour le loisir et la détente avec l'aménagement d'espace de promenade sur les berges dans le centre-ville. Le port de la ville est passé d'une image de délaissé à celle d'une interface métropolitaine transfrontalière. La relation ville fleuve réunifie le port à sa ville et il se réinscrit au fur et à mesure dans le tissu urbain de la ville.
Usage écologique	L'usage écologique du fleuve apparaît ici avec le développement de la logistique urbaine fluviale qui permet de réduire la congestion routière et par la même occasion la pollution.

Logistique urbaine fluviale	Jean Debrie, dans ces articles « *Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port* »[101] et « *D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche … et vice-versa : l'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain* »[102] met en avant que Strasbourg utilise un système de logistique urbaine innovant, avec la mise en place d'une navette fluviale qui permet d'acheminer les marchandises de la périphérie vers le centre-ville, un transbordement est organisé entre les bateaux et des vélos cargo électriques qui assure la livraison finale. Le port légitime son maintien dans le centre-ville avec sa fonction de logistique verte. Cependant je me suis rendu sur place et il est important de noter que les canaux qui se trouvent dans le centre-ville peuvent être utilisés que par les bateaux de touristes, de plus le port est assez petit et très excentré de la ville. C'est un système logistique assez réduit qui ne prend pas beaucoup de place. Le port fluvial est très excentré de la ville et tourné vers une logistique extérieure à la ville et non vers une logistique urbaine.



Sur cette carte, on constate la distance entre le port et le centre-ville, qui se trouve à proximité du port de plaisance. Cette distance, l'absence de voie fluviale dédiée et l'orientation des projets logistiques vers des plans internationaux desservent les projets de logistique urbaine fluviale en direction du centre-ville.

Figure 64 : Affectation du sol du port de Strasbourg et axe d'urbanisation Strasbourg-Kehl – Publiée par Jean Debrie dans son article « *La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon)* » - 2010/2013

[101] Beyer, A., & Debrie, J. (2011). Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port. *Métropoles*, (10). https://doi.org/10.4000/metropoles.4494

[102] Debrie, J. (2018). D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche … et vice-versa : L'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain. *Métropoles*, (23). https://doi.org/10.4000/metropoles.6601



Figure 65 : Photo d'anciennes grues sur le canal du Rhône au Rhin dans Strasbourg – Réalisée par Jeanne Giethlen – Mai 2026

Ancienne grue permettant de remplir et vider les bateaux arrivant dans Strasbourg, matériel dont on ne fait plus usage malgré sa place central dans la ville.

Le port en raison de son origine historique bénéficie d'une localisation stratégique qui permet d'intégrer pleinement la ville dans sa gestion. Cependant la logistique propre à ce port est tournée vers l'extérieur de la ville et continue à suivre une logique ancienne en desservant les villes allemandes grâce au Rhin. Malgré sa position stratégique dans la ville, la logistique urbaine fluviale peine à se faire une place dans la ville et lors de mon travail de terrain, j'ai pu voir que les bateaux de logistique ne peuvent se rendre en plein cœur de la ville. La place du port permet quand même de développer une certaine logistique urbaine avec le départ de vélo-cargo à partir du port. Dans certains cas le port est effacé de la ville alors que dans le cas de Strasbourg c'est l'inverse qui est fait, la ville se reconnecte avec son port et les deux cohabitent. L'espace portuaire permet l'aménagement de l'axe entre Strasbourg et Kehl, la voie d'eau permet la construction d'une métropole urbaine intégrée[103][104].

[103] Beyer, A., & Debrie, J. (2011). Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port. *Métropoles*, (10). https://doi.org/10.4000/metropoles.4494

[104] Debrie, J. (2018). D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche … et vice-versa : L'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain. *Métropoles*, (23). https://doi.org/10.4000/metropoles.6601

Matrice comparative des pratiques fluviales et berges urbaines : Paris face à ses cas d'étude internationaux

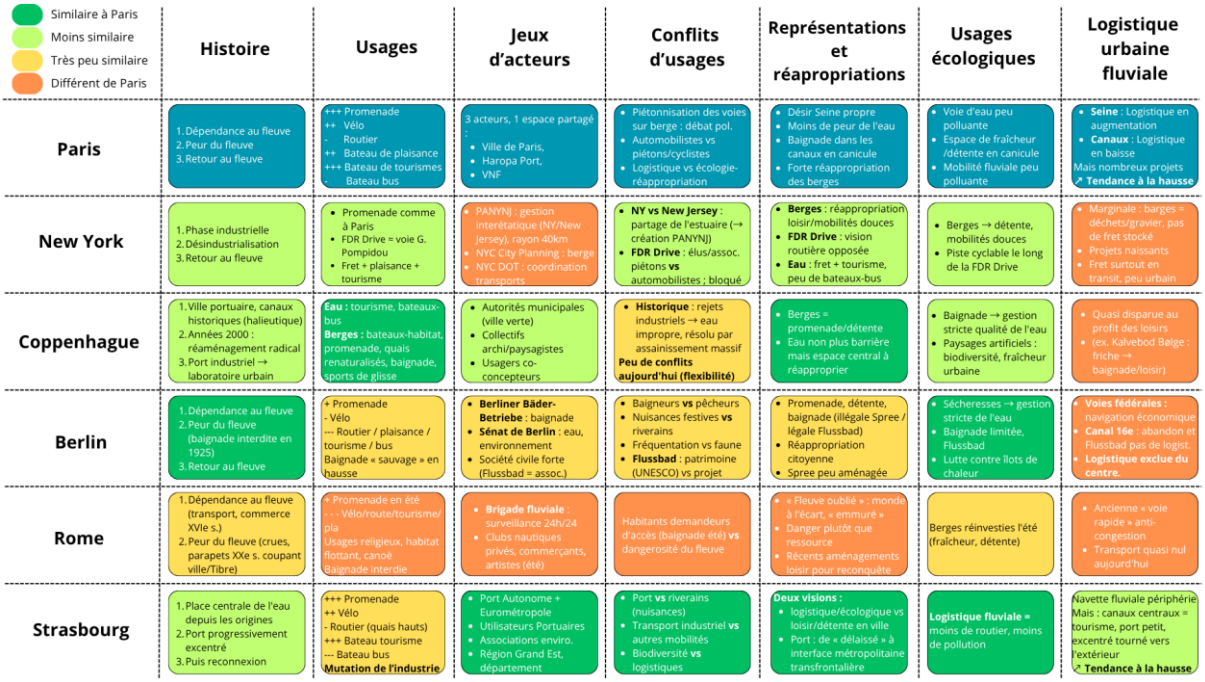


Figure 66 : Matrice des différents parallèles par rapport au cas parisien – Réalisée par Jeanne Giethlen – Juillet 2026

Conclusion de la première partie :

À Paris, les berges sont des lieux aux usages mixtes mais complémentaires, principalement tournés aujourd'hui vers le loisir et la détente. Ce sont des espaces dédiés à la promenade, qui ont été aménagés comme tels au fur et à mesure du temps. En fonction de leur localisation, leurs formes et usages diffèrent : la population et le milieu social où ils se trouvent influencent grandement les pratiques. J'ai réalisé un questionnaire afin d'en apprendre plus sur les pratiques et habitudes d'un échantillon de 74 personnes qui ont accepté d'y répondre, et j'ai également réalisé des observations sur le terrain. Ces deux enquêtes permettent de mettre en avant que la pratique principale sur les berges aujourd'hui est la promenade, la course et le vélo. Entre midi et quatorze heures, il y a énormément de coureurs sur les berges : c'est une pratique en recrudescence qui prend énormément de place sur ces espaces, on en compte presque un toutes les trois secondes sous le pont Neuf. Le vélo est également assez pratiqué, principalement vers 17h, ce qui laisse penser qu'il existe une certaine mobilité pendulaire travail-maison à vélo. C'est une pratique de mobilité lente, centrée sur le fait de profiter de l'espace. Au-delà des mobilités, les berges sont aussi un important lieu d'immobilité : que ce soit sur les berges de la Seine ou des canaux, les gens s'arrêtent en hiver comme en été pour manger, parler, profiter du soleil ou encore se baigner. La baignade était une pratique ancienne et très ancrée à Paris avant d'être interdite pour des raisons sanitaires dans les années 1950. Prévue dans le cadre des JO, la réouverture à la baignade a connu un important succès, compte tenu de l'augmentation actuelle des températures. À l'inverse, la voiture perd drastiquement du terrain sur cet espace. Sur l'eau, les pratiques sont également très diverses : tourisme, plaisance, service public, logistique… Sur les canaux, le fret est la principale activité, destiné à alimenter les usines à béton situées le long des berges. Mais on retrouve également un projet de bateau-bus, ainsi que le développement de petits bateaux de plaisance pour se balader en petit groupe sur le canal. Sur la Seine, le tourisme est roi : c'est la troisième attraction touristique parisienne, avec plusieurs types de croisières, qui peuvent également emprunter les canaux. Certaines croisières permettent de visiter la ville depuis le fleuve, mais il existe aussi des croisières plus longues qui passent par Paris avant de desservir d'autres villes. La logistique, à la fois de pondéreux et de fret, occupe elle aussi une place

importante : pour les usines à ciment, mais aussi via le développement de la logistique urbaine fluviale, avec des livraisons de conteneurs en plein centre de Paris et d'importants ports fluviaux en périphérie parisienne.

La situation actuelle s'explique par plusieurs facteurs. Il y a d'abord l'influence politique : les berges sont au centre des initiatives politiques municipales de la capitale depuis 50 ans, ce qui a créé une importante scission entre la gauche, défendant les berges comme un espace réapproprié par les usagers, et la droite, défendant des berges ouvertes à la voiture. Les politiques façonnent la forme actuelle des berges, tout comme les habitants de la capitale, qui ont pratiqué ces espaces et se les sont réappropriés au fil du temps. L'histoire de Paris avec son fleuve est riche : la ville s'est justement construite autour de lui, qui lui fournissait des ressources à travers la pêche mais aussi le transport fluvial, permettant l'arrivée de nombreuses denrées. Cependant, ces usages répétés ont fait baisser la qualité sanitaire du fleuve, devenu sale et impraticable ; c'est pourquoi des voies d'eau ont été détournées vers la capitale avec la création des canaux par Napoléon, qui a permis un apport en eau ainsi que le développement du transport fluvial. La qualité de l'eau a cependant de nouveau baissé, et les risques liés au fleuve, comme les crues, ont effrayé : la baignade a été arrêtée pour des raisons sanitaires et de sécurité. On observe aujourd'hui un véritable retour au fleuve, avec un développement du transport fluvial, de la baignade, et un aménagement des berges répondant aux demandes des habitants.

Plusieurs grandes métropoles fluviales peuvent être mises en parallèle avec Paris, notamment New York, où l'on retrouve des pratiques similaires sur les berges, notamment avec leurs voies rapides automobiles (toutes deux en plein essor dans les années 80) qui ont ensuite été partiellement ouvertes aux piétons et que certains cherchent aujourd'hui à fermer ou à rouvrir. C'est le cas de la FDR Drive, qui ressemble en tout point à la voie rapide Georges-Pompidou à Paris ; il est intéressant de comparer la gestion de ces deux espaces. On peut également comparer l'occupation fluviale entre tourisme et fret. Copenhague constitue un véritable modèle pour Paris en matière d'occupation des berges : celles-ci ont été volontairement laissées sans aucun aménagement, afin d'observer ce que les habitants souhaitaient en faire et d'accompagner leurs pratiques. Berlin a suivi la même logique historique que Paris, avec un éloignement puis un retour au fleuve, ainsi qu'une interdiction puis un retour à la baignade ; le rapport à la baignade reste toutefois différent entre les habitants des deux capitales. Rome, au contraire, ne connaît pas du tout le même rapport : le fleuve s'en est également éloigné, mais n'y revient que maintenant, il est donc intéressant de comparer l'évolution actuelle de la capitale avec les débuts du retour à la baignade à Paris. Enfin, Strasbourg, ville particulièrement façonnée par ses voies d'eau, où la logistique fluviale s'est toujours fait une place, voit aujourd'hui la logistique urbaine fluviale tenter tout naturellement de s'y développer.

2. « A qui profite la Seine ? » : gestion et usages du fleuve

A. Une gouvernance qui s'organise à différentes échelles

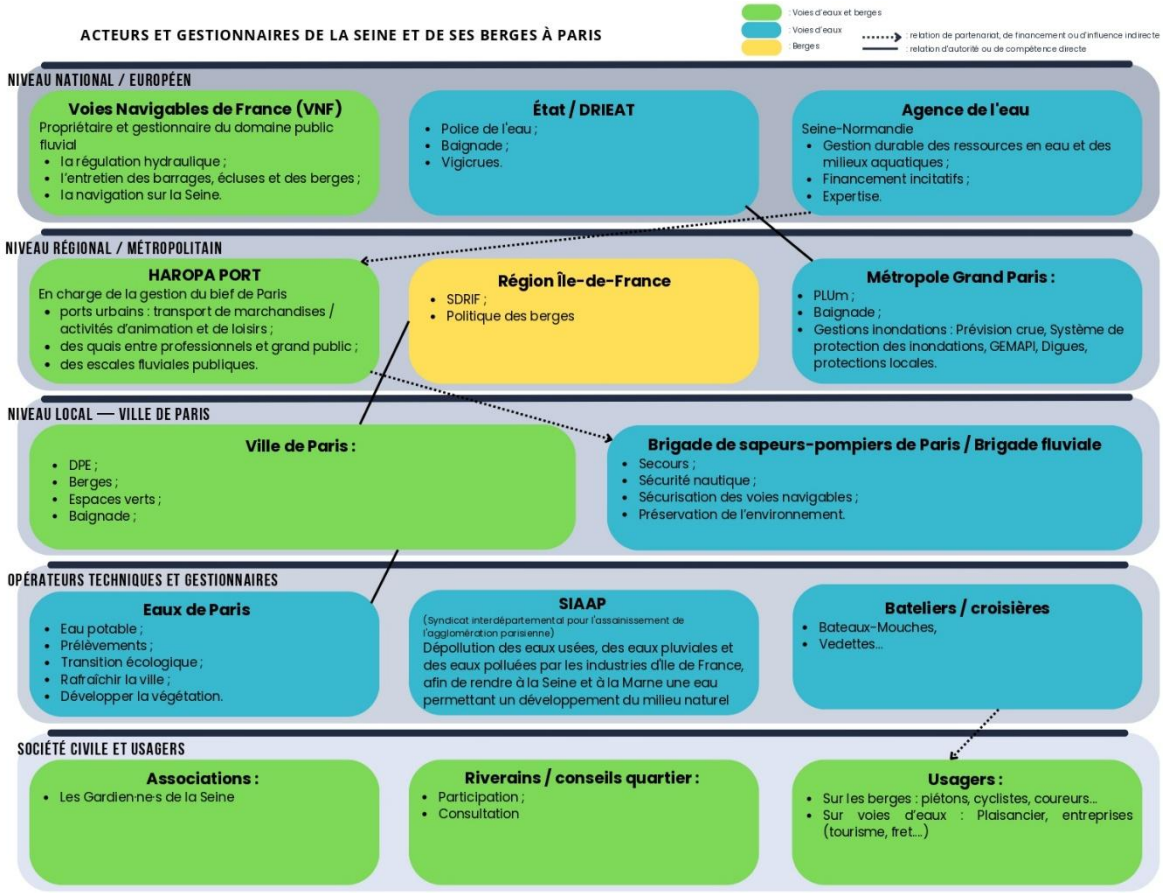


Figure 67 : Schéma des différents acteurs et gestionnaires de la Seine et ses berges à Paris – Réalisé par Jeanne Giethlen – Mars 2026

a) Une gouvernance complexe et morcelée

i) Des compétences réparties à différentes échelles sur le fleuve : Voies Navigables de France, Haropa et Ville de Paris

Le site de la Seine est un espace essentiel pour la ville de Paris, elle est la source de sa création et de son développement, dans les cahiers des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris, elle aurait « *un rôle à la fois très structurant dans le grand paysage et au plan économique* ».

Le « *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris* », d'octobre 2022 qui est rédigé par Haropa, VNF, la Ville de Paris, L'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de Paris et L'atelier parisien

d'urbanisme[105], il permet de mettre en avant un point essentiel à la gestion de la Seine, celle-ci est partagée entre les trois acteurs qui eux même vont pouvoir sous déléguer certaines de leurs tâches à d'autres entreprises privées. Contrairement aux canaux qui sont uniquement gérés par la ville de Paris et les entreprises qu'elle peut employer.

Le site de la Seine à Paris est constitué de berges artificielles au centre de la capitale et de berges considérées comme plus naturelles dans le bois de Boulogne. Autour de la capitale la majorité des berges de Seine sont artificialisées, même si sur sa rive gauche notamment à Alfortville il y a quelques rives qui sont laissées naturelles.

Les berges de Seine s'insèrent dans une certaine unité visuelle du paysage, cette unité est composée de « *mur de quais bas droit ou de perré, de plateforme plus ou moins large et d'un mur de quai haut* » [106]**.** La morphologie des quais a été renforcée au fur et à mesure des siècles « *par les frondaisons du quai bas et du quai haut ainsi que d'un ensemble de façades bâties* ». Cette morphologie s'intègre dans un système urbain qui permet une « *continuité paysagère dans un même ensemble minéral et végétal* ». Les berges accueillent des installations qui varient en fonction des saisons et qui sont plus ou moins fixes ou ponctuelles. Les berges accueillent plusieurs types d'activités, notamment de loisir principalement en été.

La présence à la fois de quais bas et hauts est une spécificité propre à Paris qui permet la multiplicité des points de vue sur la voie d'eau dans la ville. Et qui permet d'en être plus ou moins proche lorsque l'on pratique cet espace.

C'est un espace qui est géré en fonction des secteurs par HAROPA PORT Paris, La Ville de Paris et Voies Navigables de France. Ce site est un patrimoine mondial historique classé au patrimoine mondial de l'Unesco, de ce fait il doit répondre à des obligations imposées par l'organisation.

[105] *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*. (2022).
[106] *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*. (2022).

La Seine est découpée en 5 séquences distinctes qui ont été créées par les gestionnaires afin de dissocier les différentes installations qui se mettent en place sur les berges car celles-ci varient en fonction de la forme et de la dimension des quais sur lequel elles s'insèrent. La première section est celle du « Paris Historique » (1b ;1b), la seconde concerne les « sites de composition urbaine monumentale » (2). Ensuite on retrouve des secteurs qui sont divisés entre l'amont et l'aval de la ville avec le « Paris moderne » (3a ; »3b) et celui des « portes fluviales » (4a ;4b) . Et enfin on retrouve à part les berges du bois de Boulogne (5).

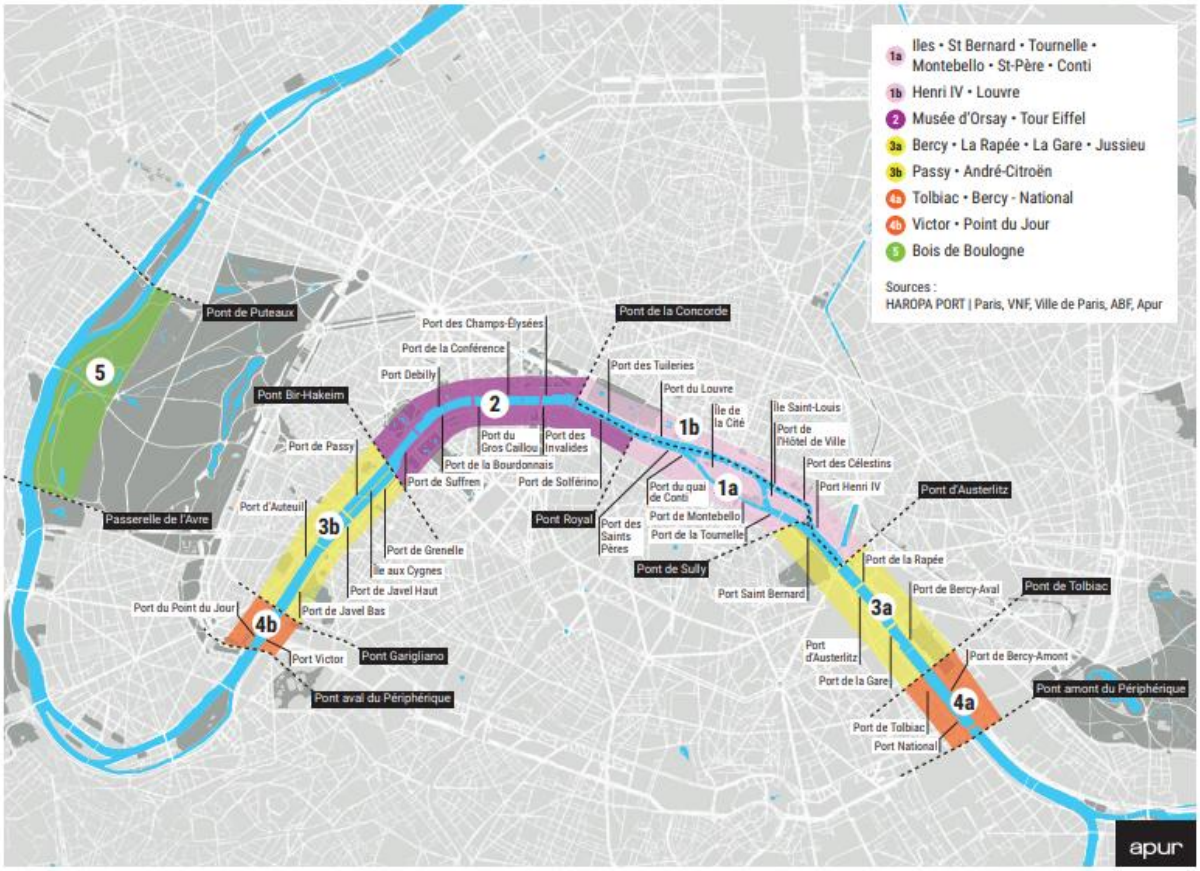


Figure 68 : Carte de répartition des 5 séquences en fonction des installations sur les berges et en voies d'eau, créées par Haropa Port Paris/VNF/Ville de Paris/APUR pour en assurer au mieux la gestion – Publiée par les gestionnaires dans le cadre de la réalisation du « Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris » – 2022.

367 hectares des berges sont classés au patrimoine mondial de l'Unesco sous le nom de « Paris, rives de la Seine » depuis 1991, ce périmètre concerne les séquence 1 et 2 du découpage que l'on a pu voir en amont. Sur cette zone s'exercent donc des règles issues du règlement dicté par le patrimoine mondial de l'Unesco.

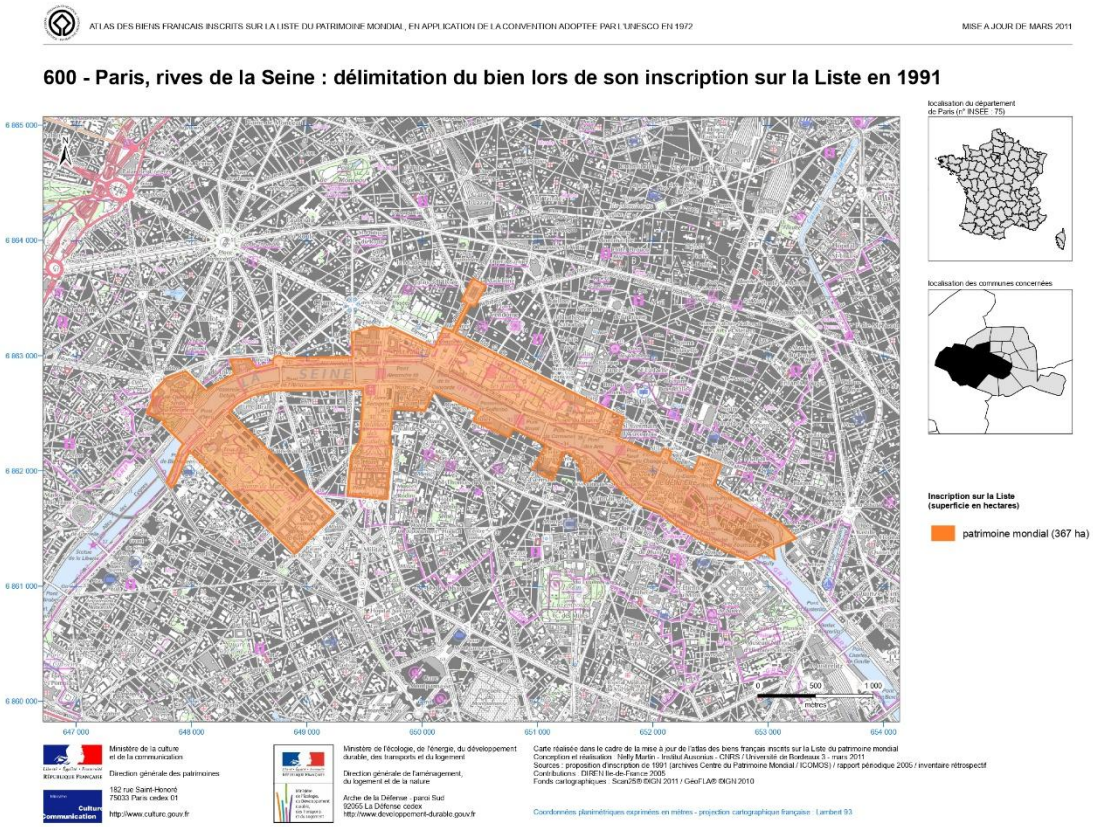
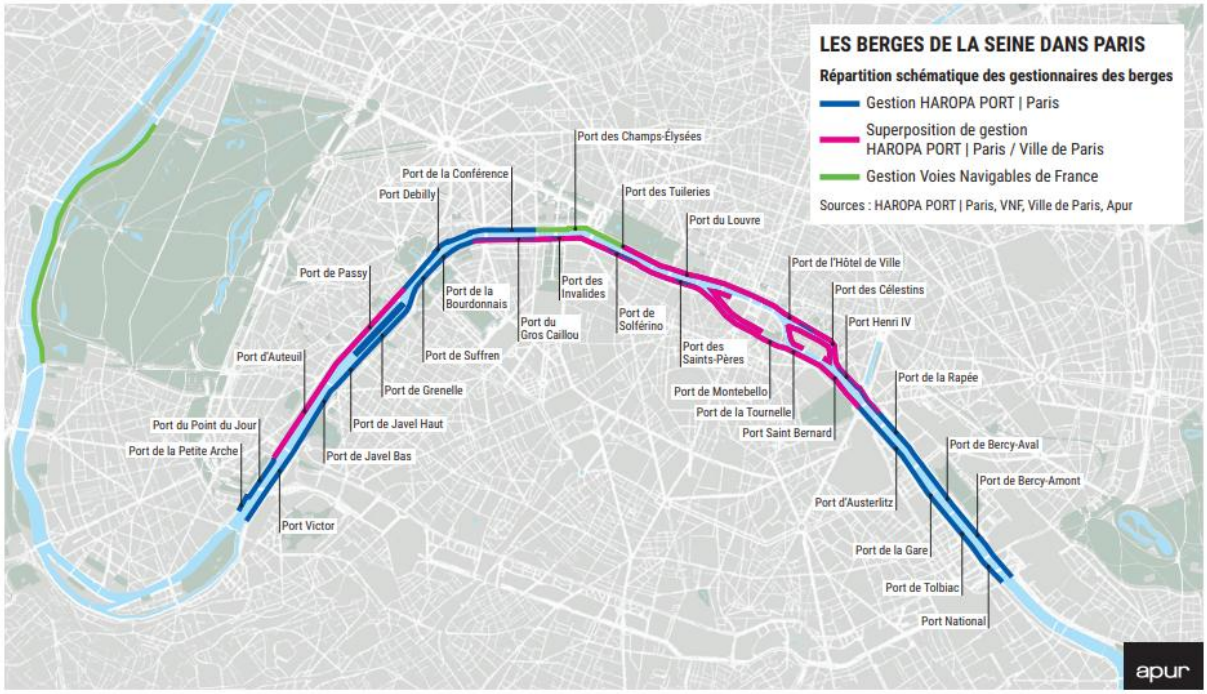


Figure 69 : Carte de délimitation du périmètre classé sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco des rives de la Seine à Paris en 1991 – Publiée sur le site de *l'Unesco* – 2011

Le site de la Seine est donc réparti de manière complexe entre les trois gestionnaires principaux. Une répartition par échelle, la ville gère des espaces seulement au cœur de la ville, Haropa étant sa gestion au-delà de la ville, en banlieue et jusqu'à l'estuaire de la Seine, enfin Voies Navigables de France à une gestion à l'échelle de tout le pays. Morgane Sanchez lors de notre entrevue m'avait expliqué la logique de cette répartition « *le milieu de la Seine, c'est-à-dire le chenal de navigation, là où les bateaux circulent, est géré par Voies Navigables de France (VNF) [...] Là où il y a des bateaux stationnés ou qui peuvent stationner, c'est Haropa qui en a la gestion, sauf pour le quai des Champs-Élysées, où c'est VNF* ». Haropa Port Paris est donc propriétaire des berges dans la ville sauf pour le port des Champs Élysée qui appartient à Voies Navigable de Frace. Mais une partie des berges appartenant à Haropa est en superposition de gestion avec la Ville de Paris. La ville est propriétaire des murs de quais hauts et des locaux qui se trouvent dans les murs de quais, les ponts et culées. Les berges du bois de Boulogne sont également gérées par la Ville de Paris. Les quais hauts et les ponts relèvent également de la juridiction de la Ville de Paris. C'est une répartition complexe car il y a eu dans l'histoire, des conventions de superposition d'affectation, c'est-à-dire qu'il y a des conventions qui ont été signées pour dire que la ville s'occupait de certains quais, pour deux raisons

historiques : la première, c'est qu'il y avait des quais qui n'avaient plus aucun usage portuaire, c'est le cas autour des îles, notamment de la Cité et de l'île Saint-Louis. Ces quais historiques sont issus d'anciennes conventions de superposition, où Port de Paris (aujourd'hui Haropa) et la ville de Paris ont convenu que c'était la ville qui s'occuperait de l'entretien de ces espaces, car on considère que ce sont des espaces de promenade, de loisirs. Il y a eu une deuxième série de conventions de superposition d'affectation sur les quais bas, qui ont été signées dans les années 1960-1980, quand les voies sur berges routières ont été construites par la ville de Paris qui les a financées. Haropa a donc signé des conventions mais en précisant qu'ils n'étaient pas censés gérer ces voies et qu'ils n'étaient pas formés pour le faire. Les conventions de superposition vont donc spécifier que la Ville de Paris devra gérer les voies automobiles.

Figure 70 : Carte de répartition schématique des gestionnaires des berges, créée par Haropa Port Paris/VNF/Ville de Paris/APUR pour en assurer au mieux la gestion – Publiée par les gestionnaires dans le cadre de la réalisation du « Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris » – 2022.



Morgane Sanchez m'expliquait que lorsqu'il y a de l'eau ce n'est presque jamais la Ville qui s'en occupe, et elle mentionnait justement l'exception concernant les trois sites de baignade gratuits qui ont été ouverts l'an dernier et qui sont entretenus et gérés par la Ville de Paris. Il y a donc des conventions d'occupation temporaire, délivrées par Haropa Port à la ville, pour gérer ces sites. Sur l'eau, la ville ne gère que les sites de baignade, et au travers de ces conventions de superposition d'affectation, elle gère aussi une partie des quais : le centre autour des îles, et des anciennes et nouvelles voies routières notamment dans le 16e arrondissement, comme la

voie Georges-Pompidou, puisqu'elle est entretenue comme les autres routes de la capitale. La ville gère donc également les anciennes voies circulées actuellement piétonnisées du fait de la volonté politique des élus, qui ont donc demandé à rester responsable et gestionnaire de ces espaces-là. Mais il y a toujours des compétences partagées avec Haropa, l'organisme habilité à délivrer les autorisations pour les bateaux ou les établissements qui sont sur le fleuve.

Voie Navigable de France, est en charge de la gestion des voies d'eau Française, cette gestion passe par trois missions principales : l'entretien et la modernisation des infrastructures, la gestion de la ressource en eau et enfin la création d'opportunité de développement en lien avec d'autre acteurs. Dans Paris, VNF est chargée de la gestion de l'eau, elle vient donc établir les règles que les bateaux doivent appliquer lorsqu'ils passent dans la capitale. Ils n'ont pas de gestion autre en lien avec la ville, la gestion est uniquement tournée vers la voie d'eau et non la ville[107].

Morgane Sanchez m'expliquait que VNF établit un règlement de police qui existe, géré et récemment renouvelé qui vient définir les règles concernant les limites de vitesse, la taille des bateaux, leur type de motorisation, le type de permis, etc. C'est la police fluviale qui est chargée de vérifier si ce règlement est bien respecté.

ii) Une gestion différente sur les canaux, la Mairie et son rôle central.

Sur les canaux, la mairie a surtout une vocation d'entretien et d'aménagement, Jean-François Rauch explique « *Ici, on est à la circonscription des canaux à grands gabarits. C'est la circonscription territoriale et technique qui gère cette partie du réseau des canaux parisiens* ». Il met en avant le fait que sur le grand gabarit, on a des préoccupations de navigation, de fréquentation urbaine et sur l'eau mais surtout sur les berges. Leur rôle est de réaliser « *des travaux sur l'entretien des ouvrages fluviaux, donc les murs de quai.* » Il m'expliquait qu'il doit gérer l'importante production de déchets produite par les usagers sur les quais. Pour lutter contre, ils ont des bateaux nettoyeurs qui passent tous les jours et des équipes d'entretien sur les berges, pour nettoyer et enlever les déchets.

En plus des déchets, la mairie s'occupe de la navigation sur les berges, ils ont des éclusiers pour la navigation. « *Voilà, donc, à la circonscription, on gère les écluses via du personnel éclusier.* »

[107] Nos missions. (s. d.). *VNF*. Consulté 11 juillet 2026, à l'adresse https://www.vnf.fr/vnf/accueil/qui-sommes-nous-vnf/missions/

Chacun des canaux a un rôle qui lui est plus ou moins propre, « *Le canal Saint-Denis a une vocation plutôt industrielle, puisque déjà, le gabarit est plus grand que celui du canal Saint-Martin.* » Certaines zones ont une gestion particulière, Jean-François Rauch m'a expliqué que la dernière écluse est gérée par le port de l'Arsenal, une délégation de service public. C'est-à-dire qu'il ne gère pas en direct le port, mais ils ont passé une convention de délégation de service public pour faire gérer le port par une entreprise spécialisée dans la gestion des ports de plaisance, qui gère à la fois le port de l'Arsenal et celui de la Villette.

La mairie fait appel à des acteurs extérieurs pour les entretiens les plus techniques : « *Et puis, il y a aussi la partie relations avec les partenaires extérieurs, qui interviennent chez nous. Typiquement, on a pas mal d'ouvrages de franchissement des canaux : des ponts, des passerelles. Ces ouvrages-là doivent être vérifiés régulièrement. Tous les six ans, on doit faire des vérifications approfondies des ouvrages.* »

Plusieurs projets se mettent en place sur les canaux grâce aux communes avec lesquelles la Ville travaille ou des entreprises extérieures qui souhaitent monter de nouveaux projets sur les canaux, c'est le cas de SIGTOM sur le canal de l'Ourcq. Le SIGTOM, c'est le syndicat de traitement des ordures ménagères. « *A Romainville il y a un centre de récupération de déchets qui marche actuellement uniquement par camion, et qui va s'ouvrir au fluvial avec une évacuation par le canal de l'Ourcq et le canal Saint-Denis des déchets, une fois traités, en conteneurs.* » m'explique Jean-François Rauch, « *Donc, ça, ça va nous faire sans doute pas mal de trafic sur le canal Saint-Denis en particulier* ».

On peut également citer le projet d'île de France Mobilité, qui aimerait mettre en place un projet de bus fluvial sur le canal de l'Ourcq. Jean-François Rauch m'expliquait que c'est Île-de-France Mobilités qui a ce projet-là, dans un des lots d'attribution des créneaux de transport en commun avec les bus. Ils travaillent alors avec la mairie pour réaliser des tests et voir les modalités autour de l'installation des berges pour les différents arrêts de bus fluviaux. Ici l'enjeu c'est la vitesse qui est réglementée à 6 km/heure, pour IDF il faudrait qu'elle puisse atteindre 10 km/heure. Parce que si c'est trop lent, les gens risquent de ne pas être intéressés. Il y a également le nombre de bateaux à mettre en service, si le trafic est trop lent on ne peut pas mettre autant de navette qu'escompté. Il y a déjà ce genre de navette sur le canal, il y a les navettes ICAD sur le tunnel Saint-Denis qui vont à 12 km/heure.



Figure 71 et 72 : Photo de ce que je pense être un essai pour la navette (la navette Icade passe normalement seulement sur le canal Saint-Denis et elle dépassait ici les normes de vitesse sur le canal de l'Ourcq, de plus, les gens à bord avaient l'air de faire des observations) – Réalisée par Jeanne Giethlen – Mai 2026.

Ils ont également la gestion d'enjeux à plus long terme : « *l'électrification des motorisations* ». Pour l'instant il n'y a pas encore de normalisation, selon Jean-François Rauch « *c'est un peu ça qui freine, comme pour les voitures à l'époque* ». Donc ils cherchent à installer des bornes.

Pour certaines tâches et zones, le service des canaux délègue leurs missions à d'autres entreprises spécialisées, c'est le cas du port de l'Arsenal. Jean-François Rauch m'expliquait que pour le reste, c'est eux qui gèrent la voie d'eau : les écluses, les passages des bateaux, le nettoiement des plans d'eau. Sur les berges, l'entretien est réparti notamment avec les collectivités qui s'intéressent de plus en plus au canal pour créer des espaces de promenade, de loisirs pour leurs riverains. Elle cherche donc à réaménager les berges dans le cadre de projets qu'elles réalisent, qu'elles financent et que le service des canaux valide. Les berges appartiennent à la ville de Paris sur une largeur qui peut être variable, sur laquelle ils peuvent autoriser les collectivités à faire des aménagements, en leur demandant après de les entretenir et d'assurer la propreté. Dans ces cas, on met en place des conventions de superposition de gestion.

iii) Eau de Paris, un acteur transversal.

Eau de Paris est également un gestionnaire essentiel, en effet cet établissement public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) a pour rôle la gestion de l'ensemble du cycle, de la protection des sources et la production, distribution, facturation de l'eau jusqu'à son arrivée dans les robinets parisiens. Elle a une gestion nouvelle depuis 2010. Sa gouvernance est assurée par un conseil d'administration composé d'élus de la ville, de représentants du personnel et des membres de la société civile. La ville de Paris est l'autorité organisatrice du service, elle définit

la politique de l'eau et fixe les grands objectifs qu'Eau de Paris doit tenir. Le CRECEP est un laboratoire de recherche qui est intégré aux eaux de Paris afin d'assurer le contrôle de la qualité de l'eau. Le SIAAP est un acteur responsable du transport et de l'épuration des eaux usées. Et l'AESN l'Agence de l'eau Seine Normandie est un acteur de soutien qui participe à la définition de la politique de l'eau dans le bassin de la Seine.

Avant 2010 la gestion était découpée entre plusieurs entreprises privées qui n'ont pas été renouvelées, tel que la Compagnie des eaux de Paris, Eau et Force Parisienne des Eaux, et la SAGEP.

La société civile a également une part importante dans la gestion de l'eau avec notamment l'observatoire parisien de l'eau, une commission extra-municipale qui est composée de citoyens d'associations et de chercheurs qui participent au débat sur la tarification. Et certaines associations possèdent même une voix au conseil d'administration d'Eau de Paris.

La gestion des eaux de Paris est passée d'un marché qui était partagé entre plusieurs acteurs à une communauté d'acteurs et de citoyens qui est directement régie par la municipalité[108].

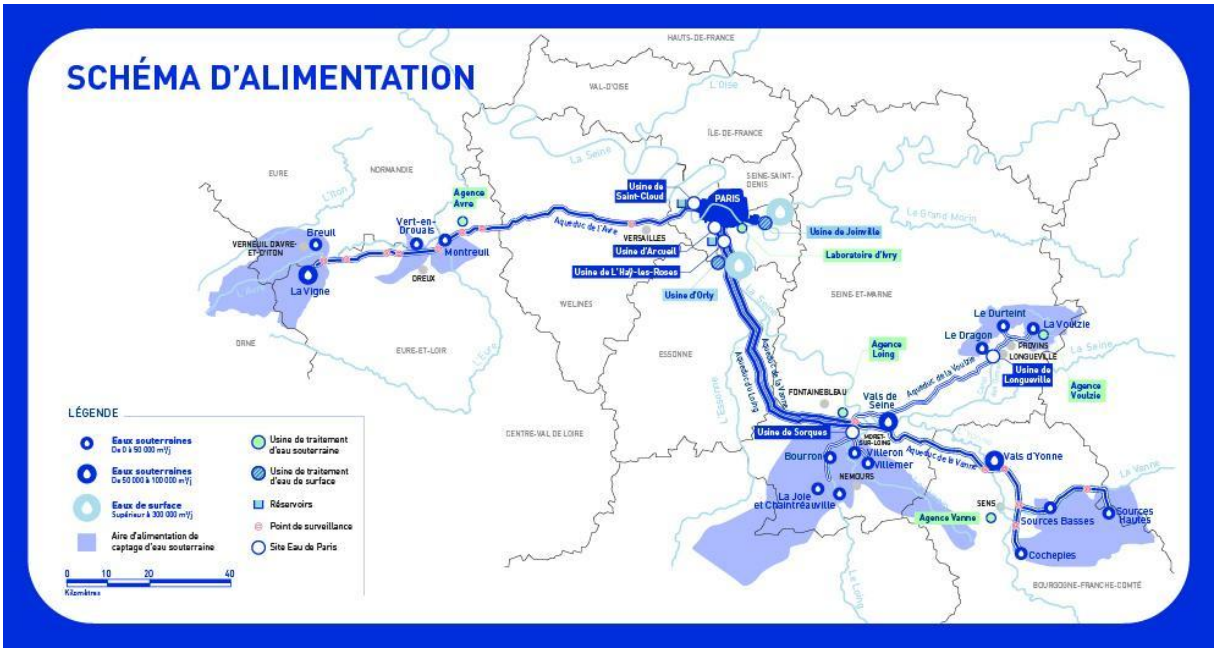


Figure 73 : Schéma d'alimentation en eau de l'entreprise Eau de Paris (l'eau potable des Parisiens) – Publié sur le site *d'Eau de Paris*

[108] Sinaï, A. (2013). *L'eau à Paris : retour vers le public*. Eau de Paris. https://www.eaudeparis.fr/sites/default/files/2022-05/LivreRemunicipalisation.pdf

iv) La patrimonialisation, des règles qui dépassent toutes celles qui s'imposent.

Les quais de Seine à Paris sont inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO, c'est un site reconnu qui est évoqué comme principal exemple par Sylvain Dournel et Bertrand Sajaloli dans « *Les milieux fluviaux et humides en ville, du déni à la reconnaissance de paysages urbains historiques* »[109]. Le cas Parisien s'illustre comme un modèle d'aménagement, Paris est mentionnée par Christophe Guibert et Anaelle Paul dans « *Usages et intérêts différenciés des espaces maritimes et fluviaux patrimonialisés* »[110]. Il peut être comparé aux cas de Saint-Gilles-Croix-de-Vie en Vendée et du canal de Nantes à Brest, qui appartiennent à un mouvement de « reconquête » au sein duquel les cours d'eau réintègrent leurs villes dans l'espace urbain. C'est un processus qui vise à réintégrer sur le long terme le fleuve au cœur de la ville. Paris grâce à l'Unesco fait des berges parisiennes une référence afin d'illustrer la transition des milieux fluviaux de zone marginale vers des espaces de hautes valeurs patrimoniales et urbaines.

L'Unesco joue un rôle majeur en tant que protecteur international depuis qu'elle a reconnu les berges comme un héritage mondial en 1991, ce qui impose de considérer les berges comme des aménagements à protéger en raison de leurs valeurs patrimoniales. L'Unesco veille à ce que les nouveaux projets respectent la valeur historique et paysagère du site.

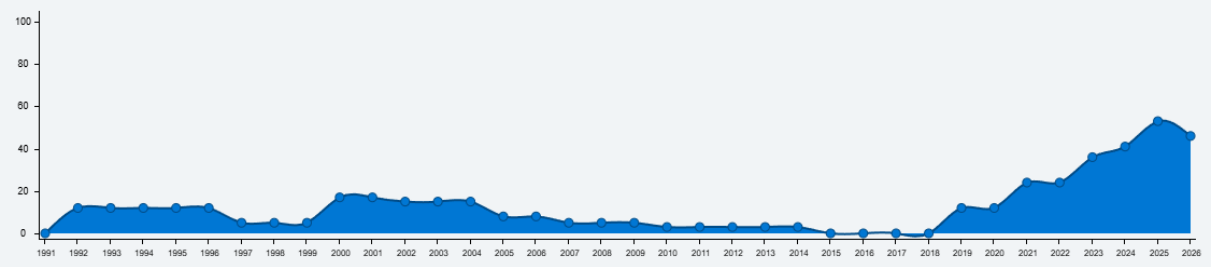


Figure 74 : Graphique de la « Tendance en fonction de la fréquence à laquelle le Comité du patrimoine mondial a étudié l'état de conservation du bien des rives de Seine » depuis les quinze dernières années – Publié sur le site de l'Unesco (page des berges de Seine) – 1991/2026

Ce graphique met en avant la « *Tendance en fonction de la fréquence à laquelle le Comité du patrimoine mondial a étudié l'état de conservation de ce bien depuis les quinze dernières années. 0 = menace minimale, 100 = menaces maximales.* » On comprend ici que ces

[109] Dournel, S., & Sajaloli, B. (2012). Les milieux fluviaux et humides en ville, du déni à la reconnaissance de paysages urbains historiques. *Urban history review. Revue d'histoire urbaine*, *41*(1), 5. https://doi.org/10.7202/1013761ar

[110] Guibert, C., & Paul, A. (2013). Usages et intérêts différenciés des espaces maritimes et fluviaux patrimonialisés. Les cas de Saint-Gilles-Croix-de-Vie en Vendée et du canal de Nantes à Brest. *Norois. Environnement, aménagement, société*, (228), Article 228. https://doi.org/10.4000/norois.4755

dernières années cette tendant est très clairement à la hausse. C'est dans ce cadre là que l'UNESCO prend des mesures comme la carte ci-dessous, en proposant une extension et la création d'une zone tampon pour mieux protéger ce patrimoine.

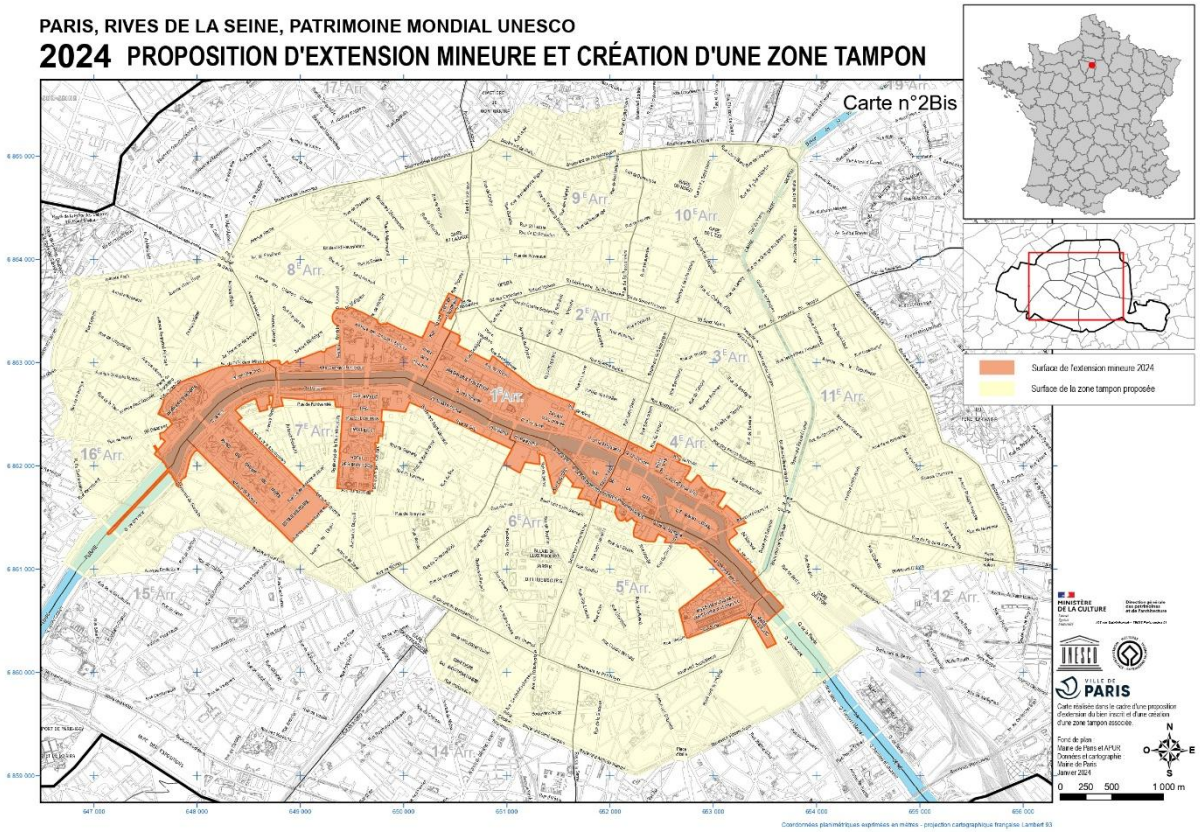


Figure 75 : Carte d'une potentielle extension et création d'une zone tampon autour du périmètre classé sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco des rives de la Seine à Paris en 1991 – Publiée sur le site de *l'Unesco* – 2024

Autour de la gestion de la patrimonialisation on retrouve une importante diversité d'acteurs différents, dont leurs rôles et actions varient selon les contextes politiques et géographiques. En France, les compétences autour de la gestion des espaces patrimonialisés sont transférées de l'État vers les collectivités territoriales pour la gestion des voies d'eau. Les municipalités sont le plus souvent en charge des financements et de la mise en valeur de ces espaces. Certains acteurs privés et promoteurs comme des marques qui se trouvent sur les espaces patrimonialisés peuvent s'emparer de l'image de la patrimonialisation pour se mettre en avant mais leurs investissements sur ces espaces sont limités. Ce sont le plus souvent des associations qui sont initiatrices du processus de patrimonialisation. La patrimonialisation ne se limite pas à la conservation d'espaces anciens, elle va aussi venir radicalement transformer la manière de gérer ces espaces. C'est un levier de requalification, à la fois au niveau esthétique mais aussi de manière fonctionnelle. Elle peut permettre de rendre un espace marginalisé attractif, elle permet le passage d'une économie souvent industrielle à une économie tournée

vers le tourisme et les loisirs. Dans une dimension plus identitaire et symbolique, la patrimonialisation a un véritable rôle autour du fait que les habitants s'identifient au mieux à ces espaces et leurs pratiques. Elle permet de créer un espace à la fois en mutation afin de permettre aux espaces d'évoluer tout en gardant les repères historiques. C'est à la fois une opportunité car elle permet un certain développement culturel d'une zone, mais elle peut être perçue par les gestionnaires comme une contrainte car elle engendre d'importants coûts autour de rénovation qui devient obligatoire après patrimonialisation.

La patrimonialisation est un outil politique et stratégique, qui va permettre aux acteurs de transformer des zones délaissées en « vitrine » urbaine. Mais elle vient soulever des enjeux complexes de gestion entre volonté de préserver une identité historique et les impératifs de rentabilité économique et touristiques.

La patrimonialisation agit comme un levier pour le réaménagement urbain, l'amélioration de l'accès public et le développement de la biodiversité et permet le développement des projets de la collectivité, et donc le développement des pratiques locales et usages historiques. Adrien Baysse dans son séminaire d'initiation à la recherche « *Les berges de la Seine : usages et conflits dans le département des Hauts-de-Seine* »[111] nous parle justement de ce que l'impact de la patrimonialisation porté par le conseil général de Haut de Seine a eu comme impact sur les berges et a permis de transformer et générer de nouvelles dynamiques sociales. Pour le conseil général la patrimonialisation a été un véritable outil de légitimation pour mettre en place un nouvel aménagement pour « rendre la Seine aux habitants ». Il y a eu un grand travail de réflexion afin de rendre les berges plus attrayantes, avec notamment la mise en place d'une « promenade bleue », c'est-à-dire une longue promenade le long des berges adaptée aux piétons et cyclistes. Les berges ont également été naturalisées via des nouvelles techniques d'aménagement moins industrielles.

b) Des acteurs aux rôles et projets distincts mais interdépendants

i) Haropa : entre logistique portuaire, loisirs et transition écologique à plusieurs échelles

Il y a également des acteurs économiques et portuaires, comme Haropa (Port de Paris) qui est chargé de la gestion des activités portuaires qui se répartissent aujourd'hui en trois

[111] Baysse, A. (s. d.). *Les berges de la Seine : Usages et conflits dans le département des Hauts-de-Seine*.

domaines : la logistique et l'économie, le transport de passagers et les animations et loisirs. HAROPA, cadre l'évolution des usages et des infrastructures portuaires à travers le « *Schéma d'orientation des Berges et des Ports dans Paris* » [112].

Haropa, port de Paris est le gestionnaire des espaces portuaires parisiens, il est l'acteur qui définit la destination des espaces qu'il gère à travers le schéma d'orientation des berges et des ports. L'objectif d'Haropa est de concilier le développement du transport fluvial avec l'insertion urbaine et la transition écologique. Il veille à la répartition des usages et à la sécurité de la navigation. Il travaille avec la ville de Paris notamment lors des démarche ateliers Seine, et consulte des partenaires comme la communauté portuaire de Paris ou la préfecture de Police[113].

Morgane Sanchez lors de notre entretien m'a expliqué que « *La Seine a cette dénomination de domaine public fluvial* », un domaine public est inaliénable, ça veut dire qu'on ne peut pas le vendre et qu'il doit rester sous la gestion d'un acteur public. Là, en l'occurrence, Haropa Port est un établissement public de l'État. Elle avait quand même précisé « *ça pourrait très bien être, si on en décidait ainsi, la ville de Paris qui le gère* ».

Elle m'expliquait que comme cela reste un domaine public il est donc mis à disposition de certaines sociétés pour des activités commerciales, à condition que les cahiers des charges définis par la ville et les fonctions attendues soient respectés : fonctions de loisirs, fonctions de détente, ou justement des fonctions de transport fluvial.

Lors de notre entretien Morgane Sanchez m'a expliqué en détail le rôle des différents acteurs en gestions de la Seine.

L'agence Paris Seine a trois principales fonctions :

- « *Elle s'occupe de louer le domaine aux gens qui l'occupent : les industriels, les centrales à béton et autres industries sur les quais, ainsi que toutes les sociétés en lien avec le tourisme et le loisir, les bateaux-mouches, les bars, les restaurants, etc., qui sont sur les quais, et les bateaux-logements.* » Pour ce faire, l'agence réalise des appels à projets, et des conventions d'occupation temporaire.
- Elle s'occupe des « *travaux, entretien et exploitation du domaine* ».

[112] HAROPA PORT. (2019). *Schéma d'orientations des berges et des ports dans Paris.* https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/sobparis_haropa_port.pdf
[113] HAROPA PORT. (2019). *Schéma d'orientations des berges et des ports dans Paris.* https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/sobparis_haropa_port.pdf

- Et enfin « *des questions administratives, de sécurité et de surveillance au quotidien ».*

Morgane Sanchez travaillait à Haropa pendant les jeux olympiques : « J*e me suis aussi beaucoup occupée des JO à l'époque, parce que c'était le moment et que, surtout, la cérémonie d'ouverture sur la Seine et les baignades dans la Seine m'ont pris beaucoup de temps...* » Donc Haropa avait un rôle majeur quant au travail par rapport aux JO à Paris.

Elle m'a expliqué que Haropa est « *un grand ensemble portuaire qui a rapproché les ports maritimes du Havre et de Rouen (qui sont les ports maritimes) au port fluvial, qui est constitué par plein de petites plateformes en Île-de-France, dont les quais de Seine, qui font très peu de trafic fluvial par rapport à Gennevilliers et à Bonneuil* ». Haropa aurait selon elle pour objectif d'essayer de privilégier au maximum le transport fluvial. En tout cas, « *c'est vraiment dans ses objectifs stratégiques prioritaires* ».

Lorsqu'elle travaillait pour Haropa port Morgane Sanchez avait beaucoup de missions : elle organisait des appels à projets pour renouveler les conventions d'occupation temporaire, passait des marchés pour entretenir, rénover, améliorer l'état des quais, ou encore discuter avec les clients qui rencontraient des problèmes ou des difficultés en termes de sécurité, d'usage ou autres. Ces missions s'intègrent dans le cadre du rôle principal d'Haropa port.

L'un des rôles d'Haropa est donc de maintenir un important contact avec ce qu'elle appelle les « client », c'est à dire les industriels, discuter de ce qu'ils transportent sur la Seine, de ce dont ils ont besoin pour continuer à transporter des marchandises sur la Seine, ou de ce dont ils auraient besoin pour transporter de nouvelles marchandises. « *On parlait donc d'électrification des quais pour avoir des matériaux électriques, de renforcement des quais pour supporter des charges plus lourdes, de maintien des centrales à béton pour amener les matériaux par péniche…* »

Le sujet de l'écologie a également sa place dans les orientations à suivre chez Haropa « *Chez Haropa, on a travaillé sur deux enjeux : électrifier les quais pour que les bateaux éteignent leurs moteurs à quai, et soutenir l'électrification des moteurs eux-mêmes. On poussait surtout sur la filière tourisme, car ce n'est pas indispensable.* »

Dans le schéma SOB intramuros, Haropa parle du maintien de 30% du linéaire pour les activités économiques tout en ouvrant le reste aux loisirs. C'est un enjeu qui est également environnemental, car il est nécessaire de verdir la flotte et créer des îlots de fraîcheur sur les quais.

La mise en réseau des ports réalisé par Haropa s'inscrit aujourd'hui dans un projet d'infrastructure encore plus vaste : le canal Seine-Nord Europe. Un canal long de 107 kilomètres, ce chantier permettra de connecter le bassin de la Seine, et donc l'agglomération parisienne, aux voies navigables à grand gabarit du nord de l'Europe. En reliant entre eux les ports du Havre, de Rouen, de Paris, de Dunkerque, d'Anvers et de Rotterdam. La logistique fluviale parisienne ne se joue donc pas uniquement à l'échelle de la ville ou même du pays : elle s'inscrit dans une logique de report modal de la route vers la voie d'eau qui se pense désormais à l'échelle du continent[114].



Figure 76 : Carte illustrée du projet du canal Seine-Nord – Publiée sur le site Canal Seine-Nord Europe - 2022

A New York on peut retrouver un gestionnaire similaire : The port Authority of New York and New Jersey, la PANYNJ, est une institution issue d'un accord interétatique entre les deux états en 1921, elle vient gérer la majorité des infrastructures liées au transport dans une limite de 40km de rayon autour de la Statue de la liberté, en couvrant donc la totalité de New-York. Elle supervise également les terminaux maritimes. L'aménagement des berges urbaines comme les parcs riverains, les promenades, ou encore la gestion de la reconversion des anciens docks est géré par le NYC department of city Planning. Le département de la ville au transport s'occupe lui de coordonner les installations et services de transport incluant ports, voies d'eau et infrastructures aéronautiques à l'échelle de l'État de New York.

[114] Société du Canal Seine-Nord Europe. (s. d.). *Canal Seine-Nord Europe*. Canal Seine-Nord Europe. Consulté 13 août 2026, à l'adresse https://www.canal-seine-nord-europe.fr/

ii) L'APUR : de l'étude à la maîtrise d'œuvre intellectuelle, un acteur politique autant que technique

L'APUR à un rôle de long terme par rapport aux transformations des voies d'eaux parisiennes, notamment pour le cas des canaux. L'APUR n'a pas seulement un rôle d'étude, il est aussi le concepteur physique des réaménagements. Elle a conçu de nombreux plans et notamment des projets de re modélisation des canaux de l'Ourcq et de Saint Martin. L'un de ces projets emblématiques, est la transformation du bassin de l'arsenal en port de plaisance dès 1983, dans lequel elle a eu un véritable rôle de maître d'œuvre intellectuel. Mais alors que c'est la mairie qui a conçu le projet et l'a mis en œuvre, l'APUR a joué un important rôle autour de la définition des nouveaux usages et autour des canaux notamment car elle a permis le passage d'une vision industrielle et routière à celle de loisirs, en la théorisant. En effet, dès la fin des années 70, elle théorise ce qu'elle appelle la « reconquête » des berges, qui avait pour objectif la suppression des parkings au profit des quais piétons. Elle définit également des nouveaux usages possibles autour du canal tel que le tourisme, de la promenade fluviale, la mise en place de jardin le long des berges... Dès 1988 l'APUR écrivait qu'admettre une polyvalence d'utilisation était la seule manière de ne pas « stériliser les plans d'eaux ». Elle assure également un rôle de coordinateur entre les différents acteurs techniques de la ville, en 1988 elle met une place un « plan guide » qui permet de synthétiser la nouvelle orientation des projets qui vont se mettre en place avec tous les acteurs, ce schéma vient cadrer les interventions de toutes les directions techniques de la ville de Paris en inscrivant l'action de chacun dans le projet global. Enfin, l'APUR possède un important rôle politique, elle est un véritable outil d'aide à la décision pour les élus. Par exemple, l'agence s'est opposée aux projets routiers de l' «Axe nord sud » en proposant une vision alternative qui a permis la pérennisation du canal saint Martin. Elle agit comme un véritable accompagnement des politiques publiques en inventant des outils techniques pluridisciplinaires et transversaux[115].

[115] *Plan directeur de mise en valeur des canaux de la Seine à La Villette | 1978 / 1987 | S'imaginer Paris et le Grand Paris | 50ans.apur.org*. (s. d.). Consulté 11 juillet 2026, à l'adresse https://50ans.apur.org/fr/home/1978-1987/plan-directeur-de-mise-en-valeur-des-canaux-de-la-seine-a-la-villette-1319.html

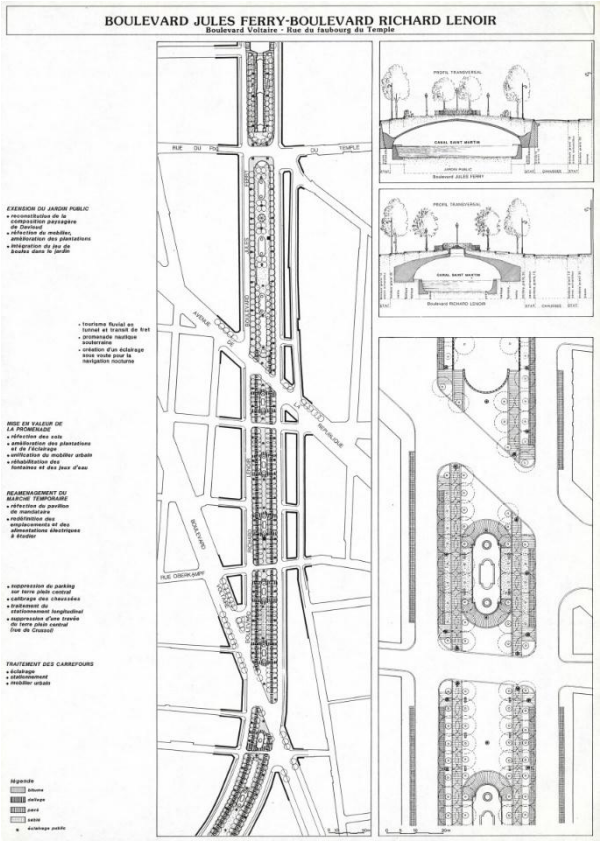


Figure 77 : Plan du projet de l'APUR pour le boulevard Jules-Ferry et le boulevard Richard-Lenoir – Publié sur le site APUR 50 ans – 1978/1987

J'ai analysé le schéma directeur des canaux mis en place par l'APUR[116], ce schéma se concentre principalement sur le Canal de L'Ourcq et le Canal Saint Denis. Ce schéma nous informe sur la coopération de la gestion partagée de ces espaces et sur les projections à long terme sur le territoire. S'exerce donc sur ces zones une gouvernance à la fois collective et partenaire, car le schéma en lui-même est le résultat d'une coopération coopérative et intercommunale. Car les canaux bien qu'appartenant à la mairie de Paris, traversent plusieurs villes de banlieue parisienne. La Ville travaille donc ici en collaboration étroite avec la Seine-Saint-Denis, Est Ensemble, Plaine Commune et Grand Paris Grand Est. Elles ont ensemble un rôle décisionnaire final car elles ont chacune voté le schéma directeur, elles s'accordent sur une « vision stratégique partagée » pour le développement des canaux à l'horizon 2040. L'APUR est un moteur technique et un facilitateur de dialogue entre les collectivités, elle a travaillé pendant 1 an pour aboutir à la création complète du schéma directeur dans lequel elle analyse les évolutions sociétales et projette les transformations nécessaires, tel que l'écologie. Elle est responsable de la création d'outils de planification tel que celui du diagnostic partagé, du recueil cartographique ou encore des orientations spatialisées. L'APUR a des responsabilités dans le réaménagement des orientations 2024, le schéma vient définir les responsabilités des acteurs afin de transformer les berges selon 4 thèmes majeurs :

- Une transformation urbaine et économique, qui a pour but de renforcer les centralités et accompagner le développement économique le long de la voie d'eau.

[116] *Schéma directeur des canaux : Aménagement des canaux parisiens | Apur*. (2025, juillet 18). https://www.apur.org/fr/mobilites-espace-public/seine-rivieres-canaux/schema-directeur-canaux

- Ensuite améliorer l'accessibilité des piétons et des cyclistes dans le but de développer les mobilités décarbonées.
- Développer des « paysages vivants » afin de maintenir les continuités écologiques et répondre aux nouveaux défis climatiques.
- Enfin, un thème autour du partage de l'espace qui voudrait assurer la cohabitation entre les fonctions historiques et les nouveaux usages.

Le schéma permet de mettre en lumière le fait que pour les canaux la responsabilité n'est plus seulement parisienne mais métropolitaine. L'Apur joue un rôle de concepteur de stratégie et permet aux différentes collectivités de coordonner leurs projets ensemble et de manière cohérente sur l'ensemble des canaux.

Les canaux ont une gestion très différente de celle de la Seine car sa gestion n'est assurée que par la ville de Paris.

iii) La mairie de Paris : pilote politique des grands projets de réaménagement

La ville de Paris reste un acteur central de la manipulation et de la mise en œuvre des projets actuels.

Les acteurs gestionnaires de ces espaces sont donc responsables des projets et aménagements qui se mettent en place, ces grands projets politiques ont façonné les berges jusqu'à nos jours. La mairie de Paris est un des acteurs principaux du réaménagement des berges. Les grands projets politiques des derniers élus de la mairie de Paris (Anne Hidalgo) optaient pour une stratégie qui visait à reconnecter la ville à l'eau notamment en favorisant la piétonisation et la mise en place de mobilité douce. Sur la piétonisation, la mairie travaille également sur l'adaptation des flux sur ces espaces entre cyclistes et piétons. La mairie est à l'origine de projets majeurs comme la piétonisation des quais en 2016 et 2018, ou encore la création du parc des rives de Seine.

Plusieurs acteurs techniques et de planification travaillent sur les réaménagements de la voie d'eau et des berges, notamment l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme), … le mettent en avant comme une référence par rapport aux études et la vision métropolitaine de la Seine. A travers ces rapports, leur rôle est de fournir des analyses urbaines pour permettre les transformations de la ville. Ce sont des analyses morphologiques qui sont nécessaires à la

compréhension du territoire. Ce qui permet une vision à long terme qui sert de base aux futurs projets d'aménagement[117].

iv) Les acteurs techniques en appui : CEREMA, DRIAT, Institut Paris Région, des visions à long terme.

Le CEREMA agit comme un support technique et normatif, il fournit des recommandations pour l'organisation des mobilités, les fiches que j'ai pu analyser sont une véritable aide pour élaborer des schémas de desserte fluviale qui s'intègre aux plans de mobilités et vienne définir les modes d'accessibilité pour les navettes fluviales de passagers.

La fiche n°1[118] met en avant la question de l'accessibilité des navettes, elle mentionne les AOM en charge de la commande des services et les constructeurs de navettes. Les enjeux que soulève cette fiche, ce sont les questions d'accessibilité universelle de transport quotidien par la voie d'eau, entre technique (conception des pontons et bateaux) et réglementation afin de garantir la sécurité de tous les passagers et personnes à mobilités réduites.

La fiche n°2[119], qui est un schéma de desserte fluviale, est gouvernée par différents acteurs, le Cerema qui est en gestion de l'expertise technique, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les acteurs publics et privés de la logistique. Ce schéma vise à intégrer du transport fluvial, à la fois de transport et de passagers, dans les plans de mobilité. Il s'agit ici de définir une gouvernance claire pour que la voie d'eau ne soit plus mise à part par rapport aux autres modes de transport.

La DRIAT met en place tout un projet autour de la multimodalité ayant pour objectif de favoriser le report modal de la voiture vers le vélo ou les transports en commun, afin de désengorger les axes routiers et mieux organiser les flux domicile-travail. Ce rapport soulève l'importance de la mise en place de pistes cyclables le long des espaces fluviaux[120].

---

[117] Coulais, J. F., & Alehashemi, A. (s. d.). *LAURA BARBE BÉRÉNICE BOURGOIN ROMANE CERCI*.

[118] *Fiche n°1 : Le transport du quotidien par navettes fluviales et maritimes : L'accessibilité* (Transport fluvial et territoires). (2025). Cerema. Bron. https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/602001/fiche-n-1-le-transport-du-quotidien-par-navettes-fluviales-et-maritimes-l-accessibilite

[119] *Fiche n° 2 : Élaborer un schéma de desserte fluviale intégré au plan de mobilité* (Transport fluvial et territoires). (2025). Cerema. Bron. https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/604060/fiche-n-2-elaborer-un-schema-de-desserte-fluviale-integre-au-plan-de-mobilite

[120] Minard, V., Ali, A., & Taverne, N. (2020). *Étude globale aménagement-mobilité sur l'Est francilien : rapport d'étude*. Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des

c) Des projets jamais neutres entre choix politiques et projections territoriales

i) L'aménagement n'est jamais neutre : « l'intentionnalité paysagère ».

Lors d'une étude de la Garonne « *La Garonne à Toulouse* » réalisée en 2015 par Philippe Valette[121], il souligne que l'aménagement sur les berges n'est jamais réellement neutre, et qu'il répond toujours à une volonté politique. C'est le résultat d'une « intentionnalité paysagère ». Le paysage fluvial actuel serait donc le résultat de différentes visions politiques qui ont pu le remanier. C'est effectivement ce qu'on peut constater autour du cas parisien, les choix d'aménagement ont toujours été justifiés par des lois mises en place par les gestionnaires politiques de ces espaces.

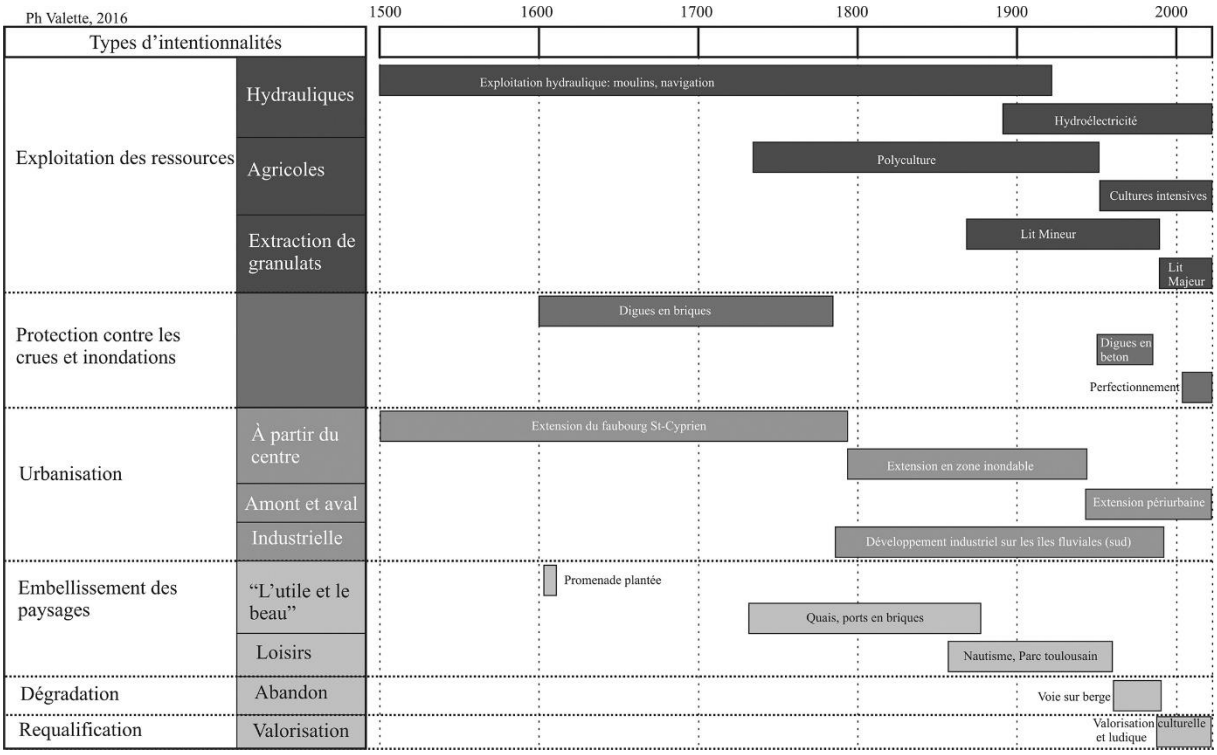


Figure 78 : Schéma réalisé par Phillipe Valette pour expliquer la logique de « l'intentionnalité paysagère » à Toulouse – Publié par Phillipe Valette dans son article « La Garonne à Toulouse » - 2015

Chaque aménagement est donc la matérialisation d'un choix politique qui définit quelle place la société accorde à l'eau dans la ville. Rien n'est neutre, c'est un « empaysagement » qui vient chercher à fabriquer une nouvelle représentation de la ville.

transports d'Île-de-France (DRIEAT). https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/est_francilien_rapport__opt.pdf

[121] Valette, P. (2015). La Garonne à Toulouse. *Norois. Environnement, aménagement, société*, (237), Article 237. https://doi.org/10.4000/norois.5798

ii) Des projections qui dépassent Paris : le long des méandres de la Seine pour servir l'Europe.

La délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine à travers « *Le schéma stratégique de la Vallée de la Seine. Un projet de développement à l'horizon 2030* »[122] définit une projection de la vallée de la Seine, elle permet de mettre en avant les différents acteurs qui vont travailler dessus tel que le comité directeur état-Régions, l'agence de l'Eau Seine-Normandie ou encore les parcs naturels régionaux. Ce schéma souligne les enjeux autour du marketing territorial c'est-à -dire la création d'un label et la résilience écologique. La coordination de ces grands travaux d'infrastructure avec la protection des milieux naturels et du grands cycles de l'eau est indispensable.

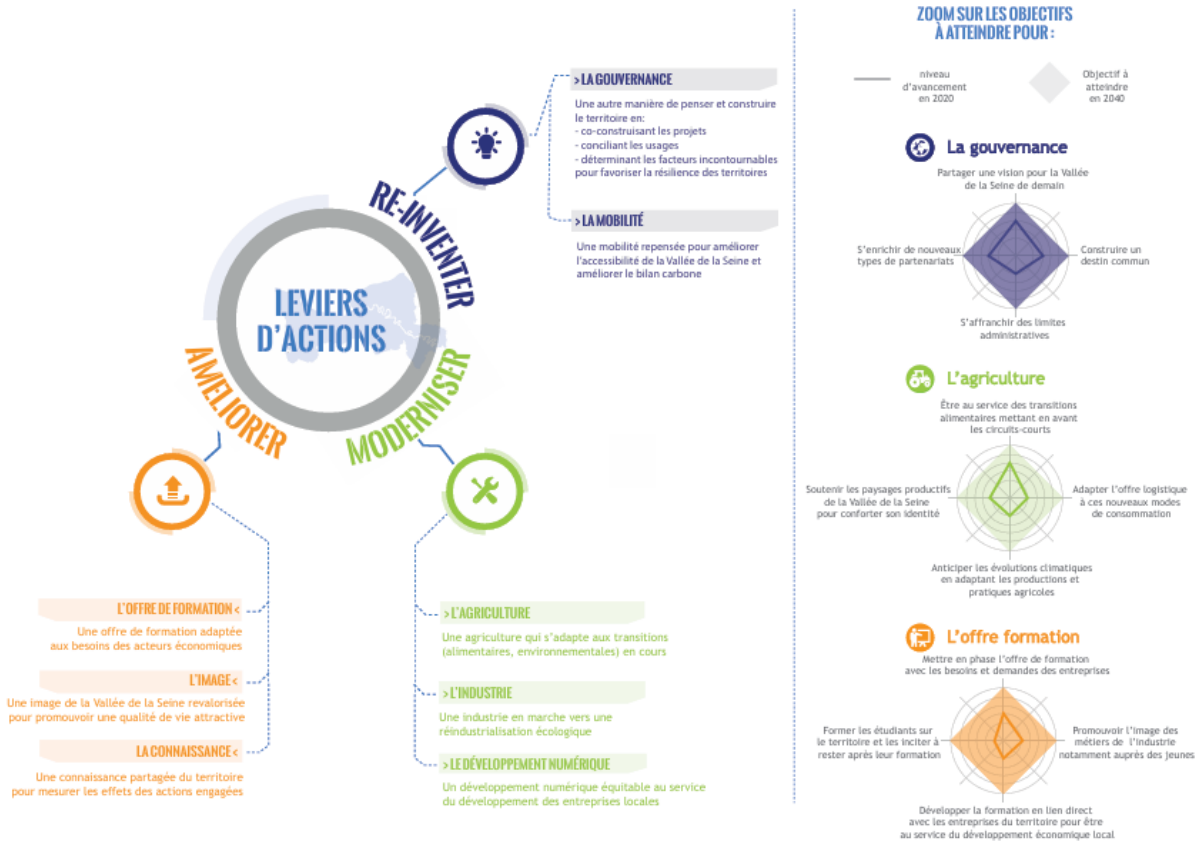


Figure 79 : Schéma des leviers d'actions proposé par l'APUR dans le cadre du schéma stratégique Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030 – Publié dans « Schéma stratégique de la Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030 ». – 2015.

[122] Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine. (2015). *Schéma stratégique Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030*. https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/1.schema_strategique_2030_40dad.pdf



Figure 80 : Carte présentant les outils de transition énergétique et d'adaptation au changement climatique dans le cadre des projets autour du développement de la vallée de la Seine pour 2040 – Publiée par l'Institut Paris Région dans le document « *Quelle(s) vallée(s) de la Seine en 2040 ; Enjeux et défis d'un territoire d'ambition* » – 2020.

Sur les berges de Seine et de canaux se met en place un important aménagement cyclable qui prend sa place dans un réseau bien plus large d'aménagement de pistes à l'échelle de la métropole comme il est décrit dans le guide d'aménagement fluvial de la direction de la voirie et des déplacements de la ville de Paris[123]. C'est un projet qui demande la conciliation de différents enjeux, et de différents acteurs tels que la direction de la voirie et des déplacements, la direction de la propreté et de l'eau et les cyclistes. Il soulève un enjeu autour des questions de sécurité et de circulation douces sur les quais, car ils doivent être aménagés en prenant en compte de facteurs. Il y a également la gestion technique de la collecte des déchets et des livraisons qui entre en conflit avec les pistes cyclables séparées sur les berges.

L'institut Paris Région a défini une vision stratégique sur 20 ans, l'enjeu est de faire de la Seine un corridor logistique européen performant tout en développant le tourisme fluvial et la « Seine à vélo ». C'est un projet qui met en lien de nombreux acteurs tel que le délégué interministériel ou encore les agence d'urbanisme tel que l'APUR[124].

[123] Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements. (2023). *Guide aménagements cyclables, 1ère partie : généralités (section courante, hors DSC)*. https://cdn.paris.fr/paris/2024/09/30/guide-amenagements-cyclables-partie-1-generalites-hors-dsc-juin-2024-light-CFZy.pdf

[124] Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine. (2020). *Quelle(s) Vallée(s) de la Seine en 2040 ? Enjeux et défis d'un territoire d'ambition : 30 cartes pour comprendre*. Institut Paris Region.

B. Des conflits d'usages à différents niveaux, entre habitants et autorités organisatrices du territoire.

Les conflits d'usages autour des fleuves ne sont pas nouveaux, mais ils ont évolué d'une problématique de santé publique et de ressources vers des tensions liées à l'occupation de l'espace et la gouvernance urbaine. Au Moyen Âge, les tensions se jouent bien plus entre les usagers, notamment entre les artisans, agriculteurs et résidents car les activités artisanales utilisaient une grande quantité d'eau en rejetant leurs déchets directement dans l'eau, alors que les agriculteurs avaient besoin d'eau saine pour abreuver et nourrir les bêtes. C'est une dynamique qui s'est accentuée lors de la révolution industrielle car les industries lourdes se sont mises à utiliser le fleuve à la fois pour la chaudière et en égout. Ce qui sur le long terme a transformé l'eau en un milieu hostile qui isole les habitants du fleuve.

Ces tensions perdurent aujourd'hui, les quais sont des espaces de plus en plus réappropriés par les usagers, et de fait, de nouveaux conflits de voisinage et d'usage apparaissent car ils n'ont plus un seul et même usage, notamment sur les berges entre résidents de péniches et promeneurs. Il y a également des oppositions entre le maintien des activités industrielles et portuaires et le développement des activités récréatives. A Lyon il existe un véritable paradoxe autour de la logistique urbaine, à cause de la création d'installation logistique au profit d'usage urbain (logement, commerce), alors qu'on souhaite faire du fleuve un levier de transport durable. On en supprime les fonctions productives au profit d'une vocation seulement tourné vers les loisirs[125].

a) Les conflits d'usage : quand l'espace de suffit plus.

i) Sur l'eau, quelle place pour la baignade entre bateaux de tourisme et développement logistique.

Julia Moutiez dans « *Se baigner à nouveau dans la Seine* »[126], aborde les conflits d'usage sous des angles historiques et contemporains. Dès le 17ème siècle, la baignade dans la Seine crée un tel engouement qu'elle a provoqué des troubles à l'ordre public, ce qui a nécessité

---

https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/Institut/ORFL/Etudes/ressources/05-Axe_Seine/2020_VDS_atlas_quelle_vallee_de_la_seine_2040_2020.pdf

[125] Kumar, S., Naveteur, L., Persitz, B., Renoncet, G., & Roussat, J.-B. (2015). *La ville fluviale (Atelier international du Mastère AMUR)*. École des Ponts ParisTech. https://educnet.enpc.fr/pluginfile.php/39071/mod_folder/content/0/2015_1T_Ville%20fluviale.pdf

[126] Moutiez, J. (2021). Se baigner à nouveau dans la Seine : L'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. *Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace*, (25). https://doi.org/10.4000/paysage.24706

la mise en place de réglementation pour la sécurité mais également concernant la pudeur des baigneurs. Un siècle plus tard la baignade continue à faire débat car elle s'oppose aux activités industrielles et logistiques qui s'installent. Ces tensions font partie des leviers autour de la prise de décision pour construire les canaux et donc délester la Seine d'une partie de son trafic fluvial.

Au 20ème siècle la baignade urbaine disparaît petit à petit en raison de la pollution des eaux liées à l'urbanisation et l'industrie mais également à cause du trafic fluvial qui malgré l'apparition des canaux ne baisse pas. Ces deux enjeux finissent par chasser les baigneurs des espaces naturels. Et c'est également pour ces raisons (sécurité et salubrité) que la baignade est complètement interdite en 1923 à Paris via un arrêté préfectoral.

Le projet de retour à la baignade avec les jeux olympiques à fait face à une multitude de contraintes réglementaires et technique : avec une importante navigation fluviale, la Seine reste une artère de transport logistique majeure. Par ailleurs, il y a les risques naturels, tels que les courants et menaces d'inondation. La présence également d'un cadre juridique strict, avec les réglementations liées à la sécurité et à la protection du patrimoine, car le site est en partie classé au patrimoine mondial de l'Unesco. Ces différents enjeux reflètent la complexité des usages du fleuve aujourd'hui.

ii) Sur berge, quelle place pour la logistique et conflits d'usages entre personnes de passages et résidents.

« *Le cahier des charges architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris* » [127] met en lumière les points de tensions classiques sur des usages spécifiques, telles que les tensions entre la logistique urbaines et les pratiques des piétons, en effet, les clôtures mobiles pour la logistique sont tolérées mais selon la source elles ne doivent pas rompre avec la continuité piétonne et les quais doivent pouvoir redevenir accessibles en dehors des heures d'exploitations. Il y a également des conflits entre résidents et les festivités qui se mettent en place sur les berges, pour lutter contre des règles strictes sur la sonorisation visent à protéger la tranquillité des bateaux-logements et les riverains. La patrimonialisation impose de nouvelles règles, notamment autour des gabarits des bateaux, afin d'éviter un effet de « mur » visuel sur la Seine et de préserver les vues sur le site historique qu'est la Seine. Sur les berges du bois de Boulogne, la privatisation par des particuliers est interdite afin de

[127] *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*. (2022).

maintenir la vocation de cet espace dédié à la promenade publique. De cette façon cela règle la question de potentiels conflits entre public et privé, l'espace est strictement dédié aux publiques.

Cependant l'aspect festif soulève des conflits de représentation, en effet au 19ème siècle les baignades des ouvriers pour protéger le commerce étaient réprimées et jugé immorales. Encore aujourd'hui les conflits avec les autorités durent avec la lutte contre les « fêtards » nocturnes afin de préserver la tranquillité des résidents qui subissent des nuisances sonores. De plus cette notion de paysage festif pose question, car est ce qu'il est partageable avec ceux qui ne cadrent pas avec cette image, tels que les populations marginalisées qui autrefois occupaient ces espaces. Les voies d'eau sont à la fois considérées comme une ressource mais également un obstacle physique à la mobilité quotidienne avec la nécessité de pont et de passerelle[128][129].

iii) Les usagers et leurs pratiques au centre des décisions.

La majorité des usagers qui ont répondu à mon questionnaire (annexe 5.a) vont principalement sur les berges à pied (65) et à vélo (18) les autres modes de transports ne sont pas ou peu mentionnés, tels que les rollers ou encore le scooter.

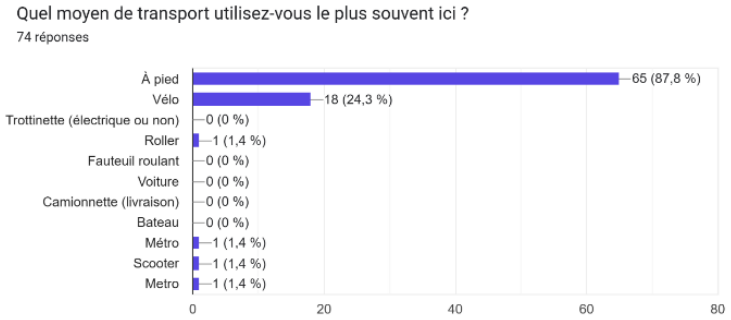


Figure 81 : Graphique de la réponse à la question « Quel moyen de transport utilisez-vous le plus souvent ici ? » du questionnaire réalisé dans le cadre de l'étude – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juin 2026.

Dans le questionnaire que j'ai réalisé, une majorité de répondants indique relever les problématiques en termes de mobilité sur les berges (46), mais ça n'est pas une majorité complète car 27 personnes assurent le contraire. Les problématiques qui ressortent le plus ce sont les « conflits entre piétons et cycliste » (32), mais également les usagers de trottinettes électriques (1), ainsi que la « surcharge aux heures de pointes » (24). 6 personnes ont signalé

[128] Jolé, M. (2006). Le destin festif du canal Saint-Martin. *Pouvoirs*, *116*(1), 117-130. https://doi.org/10.3917/pouv.116.0117

[129] Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

les « dangers liés à la vitesse des engins motorisés », d'autant plus dangereux lorsque les berges sont surchargées.

Un des répondants a également soulevé la question de l'accès des berges aux personnes à mobilité réduite qui est effectivement impossible sur certaines parties des berges.

La pollution (sonore et visuelle), notamment causée par les axes routiers en surplomb des berges est également un facteur de problèmes pour 4 des usagers ayant répondu.

Ces problématiques et conflits d'usages prennent place sur une grande partie des berges de la capitale, à la fois en rive droite (28) et en rive gauche (18) de la Seine.

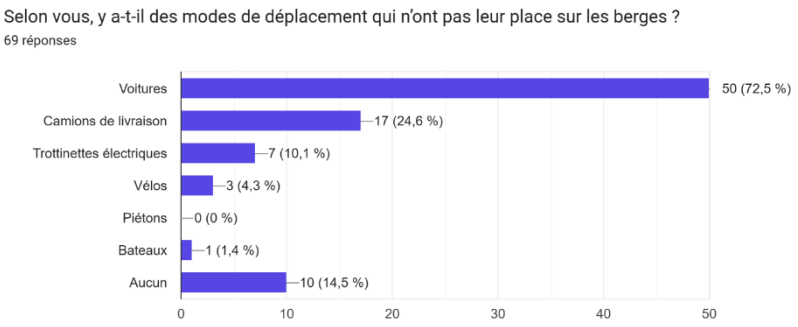


Figure 82 : Graphique de la réponse à la question « Selon vous, y a-t-il des modes de déplacement qui n'ont pas leur place sur les berges ? » du questionnaire réalisé dans le cadre de l'étude – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juin 2026.

Les canaux restent moins concernés mais restent le théâtre de ces problématiques selon les répondants. 11 personnes considèrent les avoir constatés sur le canal Saint-Martin, 4 sur le canal de l'Ourcq et le bassin de la Villette. L'île de la Cité et l'Île Saint-Louis ont également été considérées par 4 répondants comme des espaces où se jouent des conflits d'usages. Ce n'est donc pas une problématique spatialisée à un endroit précis, elle concerne l'entièreté des berges de Paris dans une certaine mesure.

Cependant, les ports fluviaux (12), le bassin de la Villette (9), le canal de l'Ourcq (7), et les berges en rive droite et gauche (11) sont considérés par certaines répondants comme des espaces où ils se sentent le moins bien sur l'entièreté des berges parisienne. Cette notion de confort peut être liée à ces problématiques et conflits d'usages.

Selon les répondants de mon questionnaire, les voitures seraient le mode de déplacements qui aurait la moins sa place sur les berges (50). Les camions de livraison passent en second (17), ce qui pose des questions par rapport aux projets de logistique urbaine qui tentent de se faire une place sur ces espaces, comment concilier les pratiques piétonnes et logistiques sur ce seul et même espace alors même que des usagers ne considèrent pas que les

camions y ont leur place. Les trottinettes et vélos passent en troisième, avec 7 pour les trottinettes et 3 pour les vélos, car ils sont considérés comme des modes dangereux sur ces espaces « Parce que les cyclistes sont des dangers publics ». Cette position pose également question quant aux conflits entre usagers sur les berges, les deux modes tentent de se faire une place sur cet espace mais comment garantir leurs ententes. Selon 10 personnes aucun mode de transport n'aurait pas sa place et aucun des répondants ne considère que les piétons n'y ont pas leur place.

La marche à pied est largement et majoritairement privilégiée par les répondants comme le mode le plus adapté aux berges parisiennes, selon 43 personnes sur 55, les berges sont des espaces de détente qui doivent être priorisées par les piétons : « J'associe cet espace à la détente et à la promenade, je préfère lorsque ce sont des piétons qui occupent cet espace ». Le vélo arrive en second et dans les réponses il est rarement mentionné seul, il est mentionné 21 fois et souvent il est associé à la marche ou autre mobilités douces : « La marche et le vélo mais qui seraient plus encadrés (allure du pas obligatoire par ex) »; « A pied, à vélo, c'est un endroit pour flâner et se reposer. Pour rentrer chez soi à vélo c'est un endroit plus sécurisant que la route. Mais signalétique faible. » Mais comme il est mis en avant dans ces citations, il est important pour les répondants que le vélo dispose d'une nouvelle signalétique pour être mis en place de manière à justifier sa place sur ces espaces et le séparer plus clairement des piétons afin d'éviter les conflits d'usage et risque d'accidents. D'autres répondants proposent une séparation plus nette entre mobilités, avec une mobilité seulement piétonne sur les berges : « La marche car c'est un espace de prise de temps, avec des aménagements pour (jeux, bar, banc) à l'inverse des axes au-dessus (routes, pistes cyclables...) »; « Juste à pied. Parce que les cyclistes sont des dangers publics. » D'autres mentionnent également la rapidité qu'offrent les berges en tant qu'espace aujourd'hui presque seulement dédié aux mobilités douces, « Je ne pense pas qu'il y a de mobilités plus adaptées mais il faut ouvrir les berges à tous les modes de transport et surtout piétons car parfois ça permet de gagner du temps de passer par celles-ci. ». Une personne a mentionné la place de la logistique sur les berges « Lorsqu'elles sont rendues à la circulation, et vu l'absence de « verdure », pour leur permettre aux camions de livraison et professionnels un gain de temps sans pour autant encombrer ces voies outre mesure », en proposant d'offrir une place à la logistique sur ces espaces de manière à ce qu'elle n'encourage pas la mobilité automobile dans la capitale. La mobilité en bateau est également mentionnée par deux personnes comme la mobilité la plus adaptée à ces espaces. Deux personnes s'opposent aux autres répondants en plaçant la voiture comme le mode préférentiel sur ces espaces.

Huit répondants considèrent que la logistique urbaine n'a pas sa place sur les berges car elle perturbe les autres usages.

Ce que je peux relever à travers mes observations c'est que plus les usages et mobilités sont espacés et plus ou moins définis spatialement et physiquement, moins il y a de conflits entre les usagers. Cependant sur certaines zones, souvent plus étroites, les mobilités ont du mal à se répartir. En effet, c'est ce qu'on remarque sur la berge gauche du canal de l'Ourcq : à 12h il y a quelques conflits entre usagers, lorsqu'il y a beaucoup de coureurs et de cyclistes au même endroit, les coureurs ou les cyclistes doivent dévier de leur trajectoire. Pareil quand il y a des voitures, c'est une période où il y a vite beaucoup de monde et souvent en courant et à vélo, il est difficile de prendre sa place d'autant plus avec la vitesse qui rend la pratique plus complexe et dangereuse. Ces conflits perdurent dans le temps jusqu'à 14h30 ou il y a toujours des conflits d'usages entre les deux, parce que les promeneurs vont très lentement et les cyclistes sont bien plus rapides. Ici le problème ne se joue plus entre coureurs et cyclistes mais entre cyclistes et piétons, ils ont des allures drastiquement différentes sur un seul et même petit espace, ce qui rend la répartition complexe et dangereuse, sans signalétique comment savoir qui a la priorité sur l'autre. Cette problématique entre promeneur et mode plus rapide ce joue aussi sur le canal Saint-Martin dans les alentours de 14h30, les gens sont statiques, ce qui rend une marche rapide très compliquée, le fait que les gens profitent du soleil de manière statique sur les quais rend la marche complexe tandis que sur le canal Saint-Martin, il y a des trottoirs plus éloignés de la voie d'eau sur laquelle les personnes vont majoritairement marcher, mais lorsque l'on cherche à se promener c'est une voie qui peut être considérée comme trop rapide et trop éloignée du canal. Donc quelle place offrir aux promeneurs et quelle place offrir aux personnes qui restent statiques afin de profiter de la fraîcheur de la voie d'eau ? C'est un phénomène qui se reproduit également lors des ouvertures à la baignade et où les zones pour marcher sont occupées par le baigneur. Pour pallier ce problème Jean-François Rauch lors de notre entretien m'a expliqué :

« il y a [..] le gymnase Jemmapes, [...] qui sert pour que les gens puissent avoir des douches et des vestiaires. [...] ça se fait le dimanche pendant Paris Respire. Donc, la voie est fermée, sauf peut-être pour les riverains. Alors, je ne sais pas si les riverains peuvent quand même passer ou pas. Mais en tout cas, il y a très peu de circulation, et les traversées des piétons, c'est juste pour aller au gymnase, traverser la rue et se mettre sur le quai avant d'aller se baigner. »



Figure 83 : Schéma de la délimitation de la voie routière (en rouge) fermée le dimanche lors de l'ouverture à la baignade (en bleu), permettant aux baigneurs de pratiquer les berges et de se rendre dans les vestiaires en traversant la route en sécurité – Réalisé par Jeanne Giethlen – Août 2026.

iv) Une histoire longue qui se renouvelle sous de nouvelles formes

Le rapport de mission d'information et d'évaluation de la Seine réalisé par la ville, met en avant la montée d'un mouvement mondial[130] : les villes fluviales qui cherchent à réconcilier leurs villes avec leurs cours d'eau afin d'en faire des vitrines culturelles et sportives.

Cependant le Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris réalise un bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris[131]. Ce suivi en deux parties[132] met en avant le fait que le changement de regard et de représentation ne fait pas l'unanimité et est source d'importante tension entre différentes visions de ce que serait la mobilité sur les berges. Il y a notamment des conflits entre usagers des voitures et promeneurs, car pour certains (notamment les usagers de véhicules motorisés) la fermeture des quais bas aux voitures est source de congestion et de nuisance sonore accrue en quais hauts. Alors que pour les riverains des berges, l'aménagement actuel est un espace d'« émerveillement ». Cependant les nuisances changent, car on est passé du bruit des moteurs aux sonorités festives, ce qui crée de nouvelles formes de nuisances nocturnes.

---

[130] Canal, G., & Chevandier, T. (2021). *La Seine : restituer la Seine aux Parisiens* (Rapport de la Mission d'information et d'évaluation). Conseil de Paris. https://cdn.paris.fr/paris/2021/06/18/0c137c592a11fac120a42166824c58d3.pdf

[131] Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. (2017). *Fermeture des voies sur berges rive droite à Paris : bilan du suivi et de l'évaluation un an après*. Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/rapport_final.pdf

[132] Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. (2016). *2e rapport d'étape*. Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/2e_rapport_Voies_sur_Berges_nov_2016.pdf

La source met en avant le concept de chronotope, afin de résoudre les conflits entre le fleuve utilitaire et le fleuve festif afin de créer des partages temporels des quais, avec par exemple, la logistique le matin et la promenade le soir et le week-end.

Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne »*[133] documente les anciens conflits d'usage entre la baignade ouvrière, la pêche qui était très réglementée et le commerce de charbon ou de bois. Chaque quai avait sa spécialisation.

b) Les conflits d'acteurs : des intérêts institutionnels différents

César Ducruet, dans son article sur les relations ville-port[134], soulève la question de la « dissociation spatiale »; c'est à dire lorsque l'activité logistique cherche de l'espace et de la productivité alors que les villes vont elle chercher à développer une croissance tertiaire basée sur le loisir notamment sur les berges. Ici l'enjeu est de mesurer le degré d'interdépendance fonctionnelle entre le port et la ville malgré cette distanciation physique.

L'article « *La ville fluviale* » rédigé par Sandy Kumar, Lucie Naveteur, Benjamin Persitz, Gaëlle Renoncet, Jean-Baptiste Roussat, dans le cadre du master AMUR[135], relève également des conflits de gouvernance et autour des enjeux fonciers, car le fleuve est au cœur de jeux d'acteurs complexes et divergents tels que la différence entre les ambitions urbaines et les enjeux portuaires. Les collectivités locales vont mettre en place des projets résidentiels ou récréatifs alors que les autorités portuaires vont chercher le maintien des activités logistiques et portuaires. Certaines zones portuaires délaissées font l'objet d'importants débats car elle représentent un patrimoine foncier très convoité en centre-ville. C'est un conflit qui apparaît souvent lorsque les acteurs portuaires préfèrent devenir eux-mêmes promoteur/aménageur plutôt que de céder leurs terrains aux collectivités. Il y a une coupure historique en France entre la gestion nationale du domaine public fluvial et les ambitions des collectivités, ce qui peut créer des enclaves juridiques au sein des villes.

i) Entre économie et loisirs : Haropa et la Ville de Paris

---

[133] Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

[134] Ducruet, C. (2008). Typologie mondiale des relations ville-port. *Cybergeo: European Journal of Geography*. https://doi.org/10.4000/cybergeo.17332

[135] Kumar, S., Naveteur, L., Persitz, B., Renoncet, G., & Roussat, J.-B. (2015). *La ville fluviale (Atelier international du Mastère AMUR)*. École des Ponts ParisTech. https://educnet.enpc.fr/pluginfile.php/39071/mod_folder/content/0/2015_1T_Ville%20fluviale.pdf

Morgane Sanchez m'expliquait lors de notre entretien, qu'il y a une différence de perception et de point de vue entre Haropa et la ville de Paris, parce que Haropa est un grand ensemble portuaire qui a rapproché les ports maritimes du Havre et de Rouen, qui sont les ports maritimes, et le port fluvial de Paris. Haropa a tendance à privilégier au maximum le transport fluvial, cela fait partie de ses objectifs stratégiques prioritaires. Haropa va donc essayer de conserver des plateformes industrielles sur les quais, à condition que ce soit des industries qui mobilisent et sollicitent le transport fluvial. Selon elle, côté ville de Paris, les objectifs d'Haropa étaient partagés par une partie des élus, mais pas par tous. Parce que :

« Comme c'est une ville hyper dense et qu'il y a une réappropriation des quais de la Seine, de plus en plus, c'est vu comme un espace avant tout de loisirs et de détente, plus que comme un espace portuaire pour les quais de la Seine. Et donc, c'est plus difficile parfois d'arriver à défendre qu'on garde un quai pour mettre des boîtes Ikea ou une centrale à béton, là où on pourrait mettre des terrasses, des sites de baignade, etc. »

Elle expliquait ensuite qu'avec sa position aujourd'hui à la ville de Paris elle était consciente que malgré tout, il a des élus qui mesurent aussi l'importance du transport fluvial et qui vont pousser la mise en place de décision en cette faveur.

Elle m'expliquait que lorsqu'elle était chez Haropa *:*

« On avait signé une convention d'objectifs, justement, ville de Paris et Haropa Port, pour essayer de se mettre d'accord sur les grands objectifs des années à venir. Et on voyait qu'on était quand même dans une logique très proche, c'est-à-dire d'essayer d'arriver à un compromis où certains quais sont laissés pour des fonctions industrielles en lien avec le transport, d'autres sont dédiés à des zones de loisirs, de loisirs non commerciaux pour la baignade, de loisirs… »

Donc bien qu'à la base les objectifs des deux acteurs ne soient pas les mêmes, ils évoluent vers une logique qui est la même : se diriger vers des pratiques des usagers et d'une industrie plus durable.

Dans l'autre sens, côté ville, Morgane Sanchez expliquait que l'on pouvait également faire des reproches à Haropa. Car c'est un établissement public industriel et commercial, qui a comme principal objectif, de rentabiliser l'espace qu'il gère, et donc peut-être parfois de privilégier des critères économiques. Là où la Ville souhaite aussi que la Seine puisse offrir des

espaces de détente, des espaces de baignade, ou encore des espaces gratuits. Cet enjeu constitue *« une différence de priorité entre la ville et Haropa ».*

« En fait, c'est plutôt des enjeux de conflits d'usages ou de coexistence de flux qui se posaient. »

En effet, sur certains quais se mélangent des usages bien différents. Par exemple sur certains quais industriels comme dans le 13e ou le 15e. Il y a à la fois des véhicules lourds (comme les toupies à béton ou les camions qui chargent les conteneurs amenés par voie d'eau) et des gens qui font du jogging, se baladent, des enfants qui courent, etc. Comment essayer de trouver des solutions afin de concilier ces usages : *« réduire la vitesse de ces véhicules au maximum, mettre des ralentisseurs, des panneaux pour expliquer aussi aux gens qu'attention, il peut y avoir des véhicules lourds à cet endroit-là. »*

Sur les quais les plus fréquentés, plutôt dans le centre de Paris, Morgane Sanchez m'expliquait que *« le conflit d'usage le plus fort, c'était celui vélo-personne ».* C'est un sujet de discussion avec la ville de Paris, les deux acteurs ont une vision partagée, celle où, idéalement, les pistes cyclables soient en quai haut, et que les quais bas soient des endroits apaisés, plutôt dédiés au vélo loisir (enfants) mais pas au vélo rapide pour se déplacer. Sauf qu'il y a des endroits à Paris où il n'y a pas de pistes cyclables en quai haut, en particulier dans le 15e, dans le 12e, sur le quai de la Rapée. Donc, il y a beaucoup de vélos en quai bas, et là, ça pose des conflits d'usage *« un peu insolubles, parce que les vélos [...] mais quand on veut se déplacer, on veut aller vite, et ce n'est pas forcément compatible avec les usages de promenade ».*

Elle soulevait le fait que le fait que les espaces de berges soient aujourd'hui réinvestis par les habitants, ce qu'elle considère comme *« évidemment génial »*, mais *« ça complique le fait de laisser des véhicules, qu'ils soient lourds ou semi-lourds ».* Elle a pris en exemple le quai de Bercy, sur lequel il y a une zone de baignade l'été, juste à côté de la zone de baignade, il y a un quai de chargement et déchargement de caisses Ikea.

« Moi, quand j'étais chez Haropa, je défendais beaucoup le fait qu'il fallait qu'on arrive à avoir des quais où il y ait une mixité d'usages comme ça. C'est quand même plus facile à dire qu'à faire vivre en pratique. »

Malgré le fait que ce soit un objectif qu'elle défendait lorsqu'elle était à Haropa, elle concède que c'est bien plus facile à dire qu'à faire. Nous avons également mentionné des projets

de cyclo-logistique qui pourraient se mettre en place sur les berges, cependant, *« ce n'est pas toujours facile à insérer dans les flux piétons ».*

Nous avons ensuite abordé la question de la baignade qui a été un important sujet et travail pour Morgane Sanchez tout au long de ces années à Haropa, car c'était un projet porté avec les jeux olympiques, qui ont pris une place à part entière dans son travail. Elle m'expliquait que beaucoup d'argent avait été mis collectivement pour réussir à atteindre la baignabilité de la Seine, et que c'était encore un travail à poursuivre. C'est un sujet qui s'est complexifié après les JO en raison du fait que maintenir la baignabilité de la Seine se corrèle difficilement avec les acteurs économiques de la Seine, c'est-à- dire le côté tourisme et loisirs.

« Le truc, c'est qu'il y a déjà beaucoup de monde sur la Seine, même sans les baigneurs : des bateaux qui font des tours dans l'eau, des touristes, des bateaux de transport de marchandises… Donc il y avait vraiment une grosse crainte de la part de l'écosystème fluvial que ça leur prenne de l'espace qu'ils utilisaient. Et c'est le cas : par exemple, dans le 15e, le site qui était utilisé pour les baigneurs avant était un site d'escale pour les bateaux. On a remplacé un usage par un autre. »

Et l'une de leur plus grosse crainte au départ, c'était que cela génère de la baignade sauvage ailleurs et que ce soit un danger pour les baigneurs. Car avec leurs bateaux, ils risquent de tuer ou de blesser accidentellement des gens « *qui n'ont pas conscience qu'un bateau, c'est comme un poids lourd qui ne voit pas les cyclistes : un bateau voit très mal un baigneur dans la Seine, et encore moins une péniche de sable ou de gravats de 125 mètres de long, qui ne le voit pas du tout. »*

Il y avait donc cette double réticence, que d'un côté la baignade prenne de la place et donc diminue les usages (ce qui a été le cas en pratique) et d'un autre côté il y avait le site de baignade le plus central (À Pont Marie) qui demandait la fermeture de la navigation lorsqu'il était ouvert (le matin). Ce qui a beaucoup contraint les bateaux de tourisme qui faisaient des tours autour des îles à Paris, car ils ne pouvaient plus tourner que dans un seul sens. Donc quand le bras autour des zones de baignade était fermé à la navigation cela revenait à fermer leur activité, ils ne pouvaient pas travailler le matin.

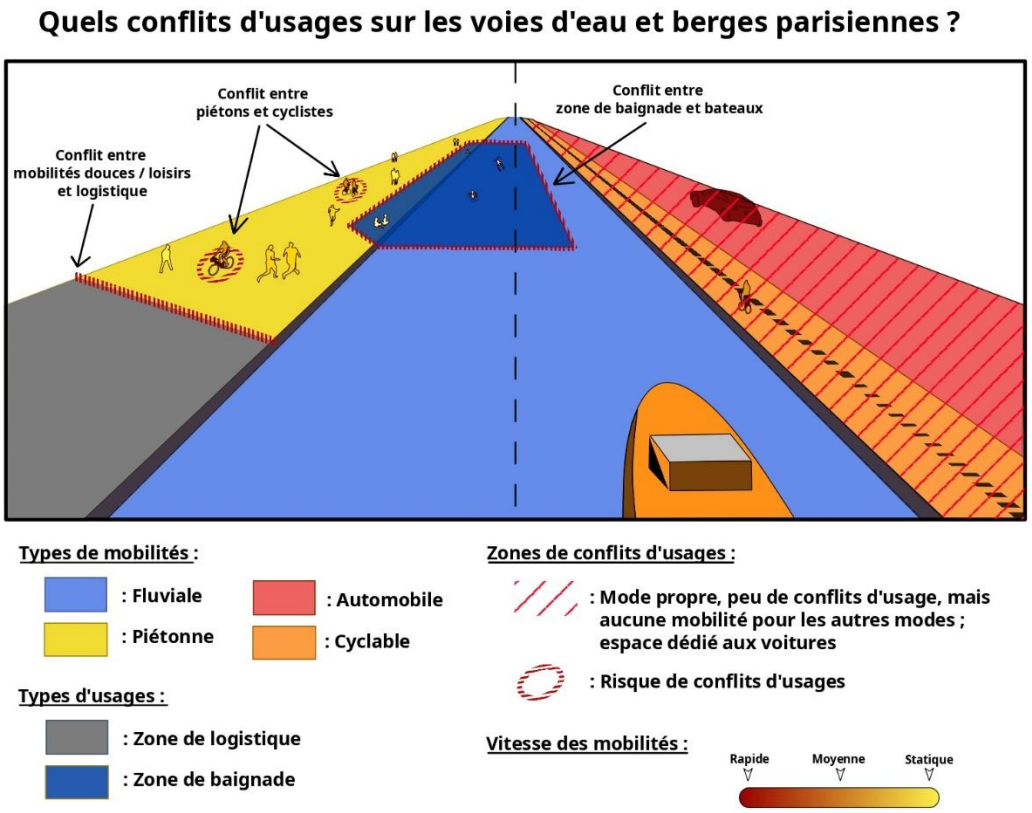


Figure 84 : Schéma des conflits d'usages sur les voies d'eau et les berges parisiennes – Réalisé par Jeanne Giethlen – Août 2026

La complexité institutionnelle autour d'un fleuve n'est pas propre à Paris, on peut mettre en avant le cas de New York, car il y a des conflits entre New-York et le New Jersey, car les deux états se partagent l'estuaire et donc des ports et zones fluviales qui sont économiquement très intéressants. Afin de régler la situation, le PANYNJ a été créé pour que les deux états puissent s'accorder et s'entendre. Paris tente de gérer trois gestionnaires complémentaires, contre la gestion de deux entités concurrentes entre New York et le New Jersey.

ii) La baignade au cœur de tous les enjeux.

« Donc moi, quand j'étais chez Haropa, je me suis battue pendant un mois avec la Ville pour dire qu'il fallait minimiser les heures de baignade, etc., pour ne pas trop impacter les professionnels qui travaillaient déjà sur la Seine. Et maintenant que je suis à la Ville, je serais tout à fait capable de me battre pour dire qu'il faut étendre les heures de baignade, parce qu'il n'y a pas que les bateaux-mouches qui sont importants. »

Selon Morgane Sanchez les sites de baignade sont des *« marqueurs hyper forts de réappropriation et de l'importance qu'il y a de concilier avec la nature, donc il faut leur laisser de la place ».* Pour ce faire, elle m'a expliqué qu'un compromis avait justement été trouvé pour

l'été 2026, le site de baignade de pont Marie a été protégé par des gros pieux en acier, ce qui permet aux baigneurs de se baigner et aux bateaux de passer à côté. C'est un bon compromis, mais c'est un investissement lourd et coûteux. Elle m'expliquait que c'était déjà ce qui avait été fait sur le site de baignade de Bercy, mais ça n'avait pas pu être fait sur d'autres sites, et ça sera fait cette année. Donc il y a quand même des solutions qui sont trouvées afin de concilier les usages.

« *La Seine à Paris, c'est un espace ultra précieux. Il va falloir continuer à être le plus intelligent possible pour trouver des compromis et essayer d'avoir, soit dans le temps, soit sur le même lieu, des usagers variés. La conciliation des usages transport et baignade, c'est un sujet hyper important et hyper intéressant.* »



Figure 85 : Schéma des règles de navigation auxquelles devaient se soumettre les plaisanciers pendant l'été 2025 dans le cadre de la mise en place des espaces de baignade – Publié sur le site de VNF – 2025.

Cependant, le fait de concilier baignade et trafic fluvial reste discutable, car beaucoup de baigneurs on fait remonter le fait que se baigner derrière des pieux donne l'impression d'être dans une piscine, ce n'est pas la sensation attendue lorsque l'on cherche justement à se baigner dans la Seine et qu'il serait donc plus agréable de pouvoir se baigner sans les pieux. Selon Morgane Sanchez le débat n'est pas fini.



Figure 86 : Photo de la zone de baignade de Bercy avec les pieux qui sont mentionnés par les baigneurs selon Morgane Sanchez – Publiée sur le site de la Ville de Paris – 2026

« Donc pour moi, c'est ça, l'enjeu des prochaines années : arriver à concilier justement ces différents usages pour continuer à se réapproprier le fleuve, que les riverains puissent se réapproprier le fleuve sans que ça condamne ces usages de transport qui sont précieux aussi »



Solution trouvée sur la zone de baignade Grenelle. Plus de palissade, et un passage des bateaux limité pendant les temps de baignade

Figure 87 : Photo de la zone de baignade de Grenelle - Publiée sur le site de la Ville de Paris – 2026

Figure 88 : Photo de la zone de baignade de Pont-Marie ouverte lorsqu'il ne faisait pas beau ; la fraîcheur n'empêche pas les baigneurs de se rendre sur les lieux de baignade – Réalisée par Jeanne Giethlen – 18 août 2026



iii) Patrimonialisation comme source de tensions supplémentaires.

Adrien Baysse, dans son séminaire d'initiation à la recherche, « *Les berges de la Seine : usages et conflits dans le département des Hauts-de-Seine »*[136], met en avant l'émergence de conflits d'usage notamment autour de la patrimonialisation. Selon lui, elle va venir imposer une vision harmonieuse et publique qui va souvent venir entrer en contradiction avec les usages préexistants ce qui peut transformer les espaces des berges en zone de tension. Il cite comme exemple le cas d'un conflit avec un club sportif à Courbevoie, car les projets d'aménagement menacent le parking de la Société Nautique de la Basse Seine, ici la mise en place de l'aménagement pour les piétons est jugée prioritaire par rapport à l'usage privé du club. Il y a également des conflits avec les associations environnementales comme Val de Seine Vert qui critique certains projets car ils seraient trop minéralisés et de ce fait laisseraient trop de place à

[136] Baysse, A. (s. d.). *Les berges de la Seine : Usages et conflits dans le département des Hauts-de-Seine*.

l'automobile alors les projets se veulent « naturels ». Enfin, l'auteur relève les tensions avec les résidents des bateaux logement, car ils se considèrent eux même comme appartenant au « patrimoine historique » de la Seine alors qu'ils se heurtent parfois aux règles de gestion de voies navigables de France ou encore aux pécheurs qui dénoncent l'impact écologique de leurs amarrages.

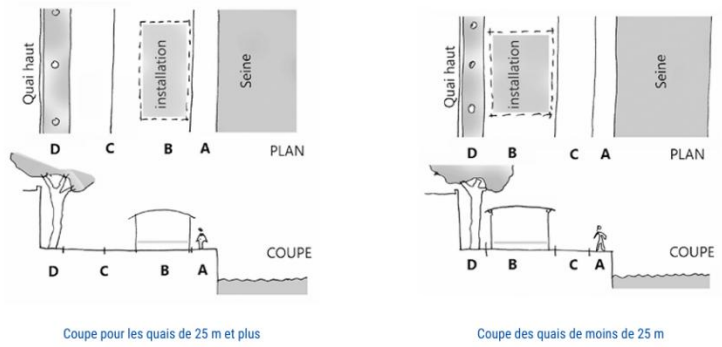
iv) Quelles sont les pistes pour un compromis ?

On peut suivre une stratégie de cohabitation entre les différents usages du fleuve et de ses abords, c'est ce que proposent Haropa, VNF et la ville de Paris dans « *Le cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine* » [137]. La gestion de la Seine est d'une importante complexité institutionnelle, car elle est partagée par trois gestionnaires principaux : Haropa Port (gestionnaire des ports et du domaine portuaire), Voies navigable de France (gestionnaire du chenal de navigation et des berges du bois de Boulogne) et la ville de Paris (propriétaire des murs de quais hauts, des ponts et de certains locaux). L'atelier Seine est en conséquence chargé de de permettre le dialogue car il réunit l'ensemble des parties prenantes pour traiter de logistiques urbaines et de résiliences.

Sur la Seine de nombreux usages coexistent, à la fois la mobilité fluviale, avec le transport de marchandises, de matériaux de constructions, de passagers qui demande la mise en place d'escales et de croisière, ou encore la navigation de loisirs. Il y a également les mobilités sur berges telles que la promenade piétonne, les itinéraires cyclables, mais également les accès pour les services d'urgence ou de sécurité. Enfin le document mentionne les fonctions stationnaires, tels que les bateaux logements, les établissements flottants, ou encore les installations saisonnières sur les berges.

La source offres des solutions de gestions afin de limiter ces conflits entre usagers, cette gestion s'articule sous forme d'une organisation de l'espace en « bandes fonctionnelles », avec des bandes définies, dont chacune aurait un usage différent, par exemple, une bande dédiée à la promenade piétonne en bord à quais, une bande dédiée à l'animation et aux loisirs, une autre dédiée à la desserte interne, la sécurité et la circulation et enfin une autre dédiée à la végétation (au pied du mur de quais).

[137] Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur). (2022, octobre). *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*. https://www.apur.org/sites/default/files/cahier_prescriptions_berges_seine.pdf?token=bzQRophV



A. La bande de promenade piétonne en bord à quai ;

B. La bande destinée au développement des activités d'animation-loisir ;

C. La bande de desserte interne, de sécurité et de circulation ;

D. La bande végétale, arborée au pied du quai haut.

Figure 89 : Schéma d'Organisation de l'espace portuaire des différentes « bandes fonctionnelles » créées par Haropa Port Paris/VNF/Ville de Paris/APUR pour en assurer au mieux la gestion – Publiée par les gestionnaires dans le cadre de la réalisation du « Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris » – 2022.

L'urbanisme est vu comme un outil afin de prévenir des potentiels conflits d'usage en séparant physiquement les flux de loisirs et flux techniques.

Le document place la Seine comme une alternative à la route pour une mobilités fluviale décarbonée en soulignant l'importance d'adapter les infrastructures à leurs intégrations architecturales et ne pas dégrader le paysage.

Les autorités tentent donc de transformer la Seine et ses berges comme un espace de transit vers un espace public polyvalent, tout en gérant les contraintes de sécurité, de patrimoine et de confort de vie.

c) Vers la régulation des temps d'usages

i) Le bassin de la Villette comme cas exemplaire de cohabitation

A l'inverse, Jean-François Rauch m'expliquait qu'il y avait moins de conflits entre acteurs, en effet, pour ce qui est de la baignade, sur le bassin de la Villette, c'est possible, vu que le bassin est large. *« On peut isoler une zone de baignade sécurisée et laisser un chenal pour faire passer certains bateaux ».* Sur le bassin ce sont les bateaux de tourisme fluvial qui passent le plus et surtout en été. Il y a assez peu de fret qui passe par le canal Saint-Martin et qui traverse le bassin de la Villette ce qui limite drastiquement les conflits. Le fret est plutôt concentré sur le canal Saint-Denis et le canal de l'Ourcq, pour alimenter les centrales à béton ou autres. Sur le canal Saint-Martin, depuis peu, au niveau du bassin Louis-Blanc, une emprise est dédiée aux matériaux de voirie, qui est utilisée par le Centre de Maintenance et d'Approvisionnement. C'est un service de la Direction de la Voirie et des Déplacements, qui fait du fret fluvial et qui remonte avec des bateaux jusqu'aux gabarits Freycinet, sur le canal

Saint-Martin. Ils passent par la Seine pour aller sur d'autres sites hors de Paris. Donc, ces bateaux de fret ne sont pas gênés par la fermeture du bassin de la Villette. Et les bateaux de plaisance ou de tourisme fluvial peuvent continuer à passer.

Selon lui le plus « *impactant »,* c'est la baignade qui est dans le canal Saint-Martin, au bassin des Récollets, *« puisque là, il n'y a pas d'autre choix que de fermer le bief dans lequel se fait la baignade. Donc, les bateaux ne peuvent pas passer pendant quatre heures de suite ».* Quatre heures, c'est la durée d'ouverture de la baignade, période sur laquelle le canal est fermé des deux côtés, le dimanche. Les années précédentes c'étaient les dimanche et mercredi, cette année cela devait seulement être ouvert les dimanches. Il y a assez peu d'activités commerciales, de fret ou de logistique le dimanche, les bateaux de tourisme tels que Paris Canal ou canauxrama sont bien plus gênés par cette fermeture. Pour les impacter le moins possible, l'équipe des canaux à grand gabarit a défini les horaires de la baignade en lien avec eux.

J'ai demandé à Jean-François Rauch si, au-delà de la voie d'eau, la baignade n'avait pas d'impact sur les mobilités sur berges, il m'a répondu que la baignade se fait sur toute la largeur du plan d'eau, à côté duquel il y a un stade, et le gymnase Jemmapes, qui sert pour les douches et des vestiaires. De ce fait, il n'y a pas de nécessité de fermer une partie de la voie pour les voitures. De plus, la baignade est donc ouverte le dimanche pendant *"Paris Respire".* Donc, la voie est fermée, sauf pour les riverains.

Cependant, les épisodes caniculaires de l'été 2026 ont poussé les autorités à ouvrir à la baignade de 16h à 20h tous les jours de fortes chaleurs. Les choix politiques peuvent créer de nouveaux enjeux de gestions, et demander la mise en place de nouveaux accords entre les acteurs.



Figure 90 : Photo de personnes sautant dans le canal Saint-Martin lors de la première canicule de 2026 alors que la baignade était encore interdite – Réalisée par Jeanne Giethlen – Juin 2026

« *Comme le nouveau maire de Paris souhaite créer une baignade dans le bassin de l'Arsenal, ça remet en cause le programme des travaux qu'on avait prévu. Il faut qu'on revoie notre copie avant de le diffuser. »*

Aux services des canaux ils essaient donc de voir si sur le bassin de l'Arsenal ils pourraient mettre en place de la baignade tous les jours. A des créneaux horaires permettant aux bateaux de plaisance de quand même pouvoir utiliser une partie du port en permanence afin de se rendre sur la Seine ou remonter les canaux. Si la baignade se fait au milieu, les bateaux sur le port risquent d'être bloqués et de ne pas pouvoir se déplacer, créant des conflits avec les propriétaires des bateaux qui déplacent le plus souvent leurs bateaux l'été. Il y aurait donc une logistique plus fine des bateaux à faire. Par exemple, pour ceux dont on sait qu'ils risquent de vouloir partir pendant les horaires de baignade, il faudrait la veille, les faire permuter de place pour être à un anneau proche de l'écluse, pour qu'ils puissent passer sans être gênés par les horaires de la baignade.

Pour les autres espaces de baignades sur les canaux, les bateaux qui passent ici ne dérangent pas les baigneurs. Les baigneurs sont dans le bassin de baignade délimité avec des pontons. Ensuite, il y a la zone de sécurité avec les gros flotteurs jaunes qui délimitent la zone tampon. Et puis, le chenal qui est derrière. Donc, les bateaux ne passent pas juste à côté des baigneurs. *« Selon les sites, on peut ou non maintenir la navigation. »*



Figure 91 et 92 : Photos de la baignade dans le canal Saint-Martin le jour de son ouverture, lors des après-midi de fortes chaleurs en juin 2026 ; à gauche, zone de baignade surveillée et à droite, dans une écluse – Réalisées par Jeanne Giethlen – Juin 2026.

Les projets de végétalisations qui se mettent en place ont également été réfléchis afin de limiter au maximum leurs emprises sur d'autres pratiques et créer des conflits entre les acteurs. Les radeaux végétalisés ont des localisations qui ont justement été choisies pour que ça ne pose pas de problème. La question de revégétaliser se corrèle bien avec le passage des bateaux. Mr

Rauch m'a expliqué que c'étaient des projets issus du budget participatif parisien. Il y aurait pu y avoir des projets qui auraient plus posé un problème, comme mettre en place les radeaux, mais tout le long de la berge, les bateaux n'auraient pas pu s'amarrer. *« Alors, on a choisi des endroits où on est sorti d'un rétrécissement, par exemple. De telle sorte que ça ne gêne pas l'amarrage des bateaux. Parce qu'un bateau, si jamais il y a le feu à bord, il faut qu'il puisse très vite se mettre sur une berge et évacuer. Donc, il ne faut pas qu'on ait des centaines de mètres non accessibles. »*

Il n'y a pas de conflit entre VNF et les canaux, car il y a une réglementation nationale. C'est le Règlement Général de Police, pour la navigation. Comme le code de la route, ça s'applique à tout le monde. De leur côté, chaque gestionnaire gère son réseau. Si VNF fait des modifications sur son réseau à lui, les canaux ne sont pas obligés de l'appliquer. Ils ont leur règlement particulier de police et doivent rédiger des règlements particuliers qui dictent si la vitesse est limitée à telle valeur, que les bateaux peuvent circuler sur tel créneau horaire, selon telle modalité.

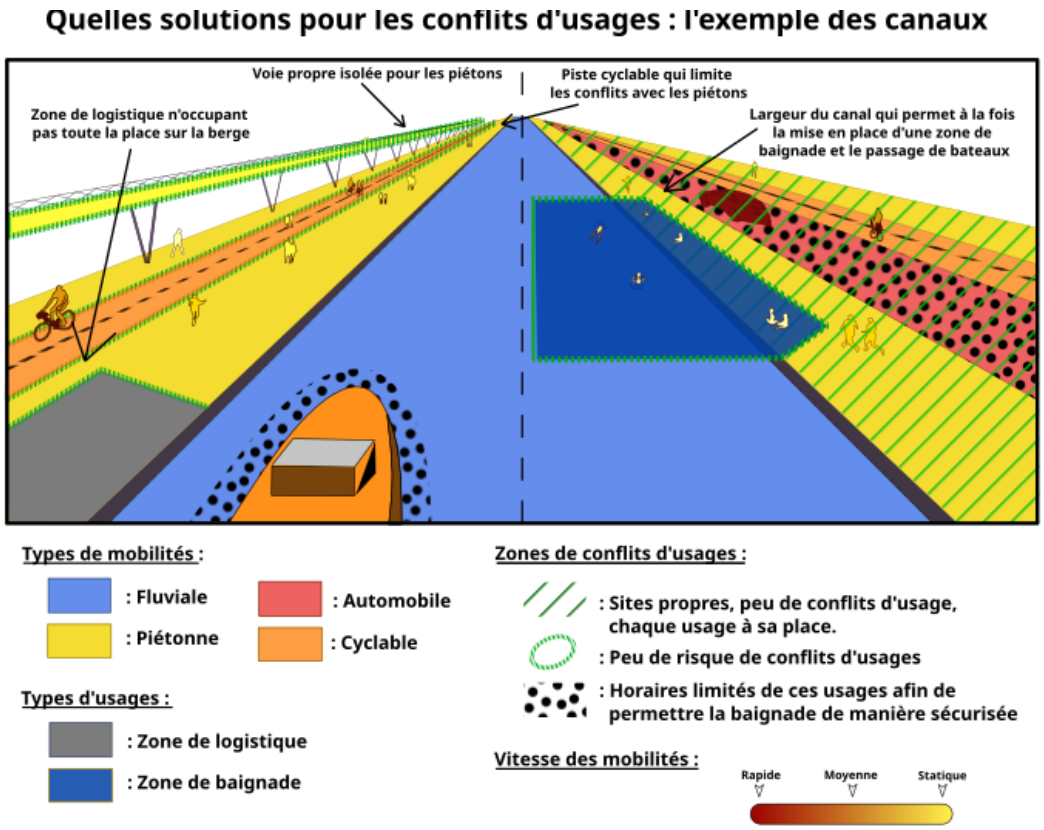


Figure 93 : Schéma des solutions pour lutter contre les conflits d'usages sur les voies d'eau et les berges parisiennes : l'exemple des canaux – Réalisé par Jeanne Giethlen – Août 2026

Dans l'ensemble sur les canaux il *« y a un bon compromis entre chacun.*

ii) Partager le temps plutôt que l'espace : le « chronotope »

Le concept de « chronotopie », permet une cohabitation des usages, comme mis en avant par Dominique Alba, directrice générale de l'APUR, dans le rapport de Canal et Chevandier[138] où est proposé un travail sur ce concept, expliquant qu'un même quai peut servir à la fois à la logistique lourde le matin et au transport de passagers l'après-midi, à la pêche le soir et les week-ends. C'est une vision qui est soutenu par la Mission d'Information et d'Évaluation qui met en avant que la logistique fluviale soit une alternative écologique à la route, car une barge peut contenir la même quantité qu'une dizaine de camion, mais elle doit s'intégrer selon elle de manière discrète dans le paysage urbain pour ne pas nuire aux mobilités douces[139]. L'APUR, défini un plan de bandes fonctionnelles, des bandes de promenade en bord de quais qui sont toujours dégagées et une bande végétale au pied du mur de quais haut, afin de partager les usages, et éviter justement les conflits d'usages[140].

Florentin Guitton dans son article « *Fleuve en ville, enjeux et perspectives dans les projets de reconquête* »[141], introduit le concept de chronotopie, comme un enjeu essentiel de la réappropriation actuelle car il permet de mettre en place les différents usages de la réappropriation actuelle des berges. Car la chronotopie permet une gestion polyvalente des berges ou les usages varient selon les heures, avec par exemple de la logistique fluviale pendant l'activité économique et de la promenade et du loisir le reste du temps.

Florentin Guitton oppose les mobilités récréatives à celles qui sont utilitaires et les représentations qu'on s'en fait. Car les navettes fluviales à Nantes ou à Lyon alors qu'elles sont à la base créées dans un but utilitaire sont perçues comme des "mobilité-plaisir" est sont facilement intégrées au paysage. Alors que le fret fluvial a longtemps, et est encore, caché et repoussé en périphérie. Il interroge également l'option de partager la représentation actuelle esthétique du fleuve afin de l'associer à l'ancienne vision d'un fleuve utile. De manière à ce

---

[138] Canal, G., & Chevandier, T. (2021). *La Seine : restituer la Seine aux Parisiens* (Rapport de la Mission d'information et d'évaluation). Conseil de Paris. https://cdn.paris.fr/paris/2021/06/18/0c137c592a11fac120a42166824c58d3.pdf

[139] Canal, G., & Chevandier, T. (2021). *La Seine : restituer la Seine aux Parisiens* (Rapport de la Mission d'information et d'évaluation). Conseil de Paris. https://cdn.paris.fr/paris/2021/06/18/0c137c592a11fac120a42166824c58d3.pdf

[140] *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*. (2022).

[141] Guitton, F. (2020). *Fleuve en ville, enjeux et perspectives dans les projets de reconquête* [Mémoire de master, Université de Liège]. MatheO. http://hdl.handle.net/2268.2/10175

que les deux représentations cohabitent ensemble. Il parle de l'option de « chronotopie » qui permet de faire varier l'usage des quais selon l'heure.

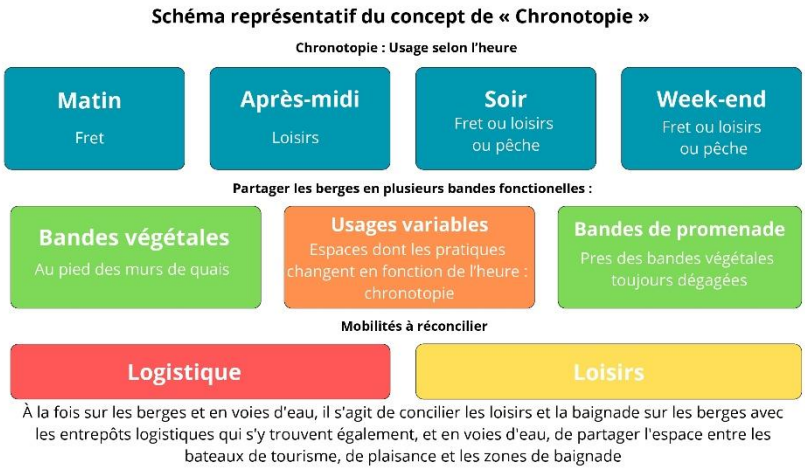


Figure 94 : Schéma de représentation du concept de « Chronotopie » - Réalisé par Jeanne Giethlen – Aout 2026

iii) Des espaces mieux délimités pour une meilleure compréhension des usages

Je mentionnais en amont que lorsque chaque mode sont espacés, et plus ou moins défini spatialement et physiquement, il n'y a pas de conflit entre les usagers. En effet, lors de mes observations, notamment à Bir Hakeim où les coureurs et cyclistes vont se concentrer sur la partie droite, les promeneurs sont aux centres et les voitures cyclistes sont à gauche sur des espaces dédiés, il n'y a pas de conflit qui apparaissent. Dans ce même sens on remarque que lorsque cela est possible la mobilité s'organise par modes même s'il n'y a pas de barrière physique, à la concorde on remarque bien que le tunnel devient un espace dédié aux mobilités les plus rapide (vélo, trottinette), la berge droite plus large accueille des vélos et piétons qui se répartissent bien chacun d'un côté de la berge, et la partie gauche, bien plus étroite, est uniquement dédié à la promenade.

iv) Le modèle des « soft port areas »

L'article « *La ville fluviale* » [142] réalisé dans le cadre du master AMUR propose les modes de négociation pour répondre à ces nouveaux conflits entre usager et acteurs, tel que les « soft port areas » à Amsterdam, ce sont des zones temporairement ouvertes à d'autres usages à condition qu'ils soient réversibles et ne compromettent pas la vocation portuaire qui est première. Ou encore à Lyon et à Strasbourg, où le projet urbain est utilisé comme un outil et

[142] Kumar, S., Naveteur, L., Persitz, B., Renoncet, G., & Roussat, J.-B. (2015). *La ville fluviale (Atelier international du Mastère AMUR)*. École des Ponts ParisTech. https://educnet.enpc.fr/pluginfile.php/39071/mod_folder/content/0/2015_1T_Ville%20fluviale.pdf

devient un espace de négociations partenariales, via des ateliers, pour articuler les différentes dimensions du fleuve (transport, loisirs).

v) L'effet Jeux Olympiques 2024.

Julia Moutiez dans son article « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024* »[143] met en avant le fait que le projet des jeux olympiques à Paris a joué un rôle de « catalyseur » ou encore de « levier » afin de résoudre les nombreux conflits d'usages empêchant la baignade dans la Seine, et afin d'harmoniser ces usages autrefois opposés. Elle parle du fait que pour la première fois grâce aux JO les différentes structures travaillant sur la Seine, qui ne partagent pas les mêmes intérêts telles que l'État, les collectivités territoriales, le SIAAP ou encore Haropa Port, ont travaillé ensemble au sein d'un comité de pilotage dans le but d'atteindre un objectif sanitaire commun. La Seine n'est dès lors plus considérée comme une voie de transport mais comme un espace public où sont obligés de cohabiter logistique, mobilité et nouveaux usages tel que la baignade qui aujourd'hui à nettement repris une place sur ces espaces.

Pendant longtemps le fleuve a été un lieu d'arbitrage au détriment des loisirs. Les Jeux Olympique 2024 ont permis la mise en place d'une négociation entre acteurs afin de réintégrer la baignade au cœur d'un système fluvial complexe.

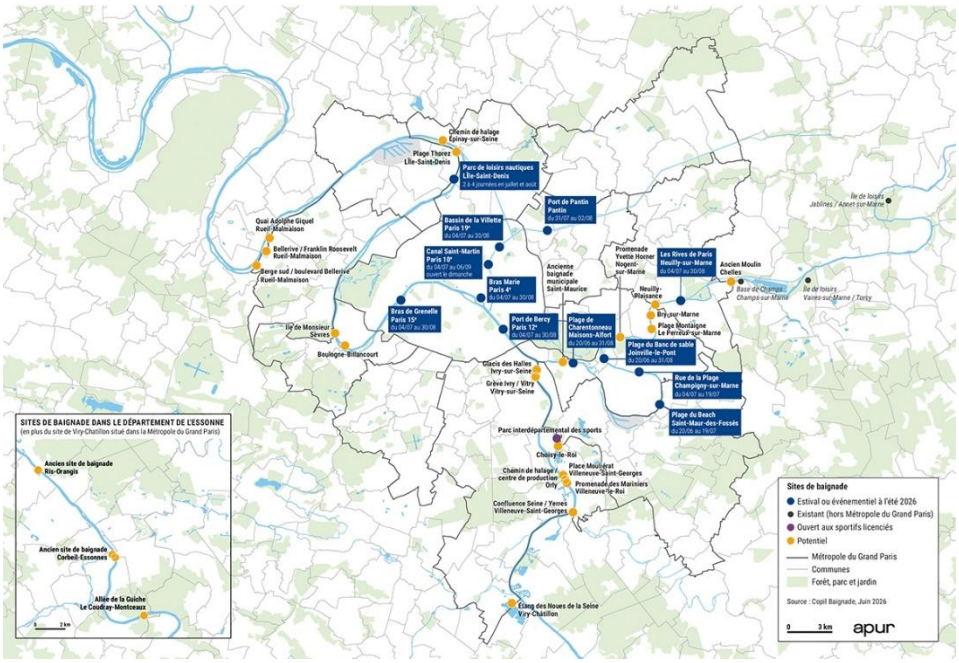


Figure 95 : Carte des différentes zones de baignade ouvertes sur la Seine – Publiée sur le site de l'APUR – Juillet 2026

[143] Moutiez, J. (2021). Se baigner à nouveau dans la Seine : L'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. *Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace*, (25). https://doi.org/10.4000/paysage.24706

C. De la représentation à la réappropriation des espaces

Le fleuve à Paris n'est plus seulement un espace de circulation mais un espace de représentation à la fois identitaire, touristique et nouvelle forme de « nature urbaine » institutionnalisée[144].

a) La bascule générale des représentations.

i) Une bascule commune aux fleuves urbains

Selon Fanny Romain dans son article « *Le fleuve, porteur d'images urbaines : formes et enjeux »*[145] le fleuve serait passé d'un objet utilitaire/industriel, à un espace de loisir où peut se développer la nature. Il y avait une réelle dualité entre nécessité du fleuve et de la ressource qu'il crée et la crainte des risques qu'il inspire. Cette transformation à Montpellier et Perpignan s'est opérée selon l'auteur par les aménageurs qui ont permis de faire passer ces espaces de friches inspirant l'inquiétude en espace acceptable socialement, avec la mise en place de « codes propres » aux espaces verts, tels que des bancs, panneaux, éclairages, afin de transformer cette zone marginalisée en espace public sécurisé.

Il y a une réelle stratégie de mise en image de la voie d'eau en ville, le fleuve est utilisé comme une vitrine afin de définir une nouvelle identité et un argument de politique publique. L'aspect naturel est mis en avant afin de répondre aux nouvelles représentations écologiques. Le fleuve est vecteur de construction identitaire et le support d'une rhétorique urbaine qui vise à redorer l'image de la ville.

L'auteur met en avant le fait qu'on essaye d'aménager le fleuve afin d'en finir avec sa représentation d'espace de coupure, de barrière, afin d'en faire un élément de couture du territoire qui unit les deux berges du fleuve et ainsi d'unifier la ville. Le fleuve devient une infrastructure paysagère qui va venir ordonner les déplacements. L'aménagement permet de passer d'un trafic lourd à des parcours de détente. La mobilité sur les berges est pensée de manière globale, elle s'insère dans un plan urbain plus large qui connecte les différents espaces ouverts des villes.

Selon l'auteur, le « retour au fleuve » est plus souvent symbolique que physique. Le fleuve est avant tout convoqué comme un symbole dans un discours politique de reconquête.

---

[144] Guitton, F. (2020). *Fleuve en ville, enjeux et perspectives dans les projets de reconquête* [Mémoire de master, Université de Liège]. MatheO. http://hdl.handle.net/2268.2/10175

[145] Romain, F. (2010). Le fleuve, porteur d'images urbaines : Formes et enjeux. *Géocarrefour*, *85*(3), 253-260. https://doi.org/10.4000/geocarrefour.8001

Dans un second article « *La construction des paysages fluviaux urbains au Nord de la Méditerranée »*[146] Fanny Romain, analyse le basculement des représentations, avec le passage d'un fleuve « productiviste » à un fleuve « image ». Le regard posé sur le fleuve à évolué, après une période de « disparition » il est devenu une « vedette de la scène urbaine ». On est passé d'un usage principalement « productiviste » à un objet esthétique convoité. L'aménagement des berges est devenu de plus en plus commun depuis ces 20 dernières années, l'auteur cite l'exemple de Paris plage comme un emblème de cette réhabilitation et de la notion de retour au fleuve.

Le fleuve est devenu l'objet de compétition entre les villes pour transformer les sites fluviaux en une image essentielle du décor urbain. L'invention du terme « fleuve-paysage » crée une nouvelle polarité sociale et culturelle qui témoigne de l'évolution des valeurs de référence de l'aménagement. L'auteure vient distinguer la réalité matérielle du fleuve de sa dimension subjective d'espace lu par les populations. C'est cette construction mentale qui va venir transformer le fleuve en un élément identitaire pour les habitants.

On est passé d'un fleuve redouté à un fleuve apprivoisé, avec d'abord une mise à distance historique en raison de la dangerosité des fleuves, ensuite le perfectionnement des ouvrages de protections a permis un rapprochement urbain, qui transforme un espace autrefois délaissé ou marginal en scénographie policée. L'aménagement transforme une végétation perçue comme « moche » par les habitants, en une nature urbaine soignée et fréquentable.

Le changement de représentation peut être directement lié aux changements d'usages, les représentations sociales que l'on se fait des fleuves s'expriment à travers les pratiques spatiales comme la promenade ou le loisir. De plus, le fleuve cesse d'être une barrière afin de devenir un espace de circulation et de détente intégré à la structure de la ville.

Boudeffa A.Mehdi dans son article sur le paysage fluvial dans l'Europe rhénane, « *Le paysage fluvial et les grandes régions métropolitaines en Europe. Le Rhin comme nouvelle centralité* »[147] met en avant le fait que le fleuve a perdu sa fonction « traditionnelle » en tant que vecteur de transport et d'industrie, ce qui a permis sa « redécouverte ». En effet, la délocalisation des activités fluviales a mis fin à la fonction première des fleuves, ce qui a conduit

[146] Romain, F. (2009). La construction des paysages fluviaux urbains au Nord de la Méditerranée. *Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace*, (3). https://doi.org/10.4000/paysage.25383

[147] Mehdi, B. A. (2012). *Le paysage fluvial et les grandes régions métropolitaines en Europe. Le Rhin comme nouvelle centralité.*

les villes à oublier voire « dénier » les zone urbaines et industrielles, qui sont devenues des friches marginalisées. C'est ce désintérêt qui a ouvert des nouvelles réflexions vers une mise en valeur de ces espaces afin qu'ils participent au développement de la ville. Le concept de « fleuve-paysage » met en avant les nouvelles représentations qu'on se fait aujourd'hui du fleuve. On est passé d'une vision matérialiste du fleuve à perception de l'espace comme un « territoire vécu » par les habitants. Le fleuve devient une « nouvelle polarité sociale et culturelle de la ville », le fleuve n'est plus un outil, il est devenu un élément identitaire et structurant de l'espace. Selon l'auteur, il est important de « réconcilier la ville avec son fleuve » afin de « rendre les berges aux habitants », notamment en transformant les berges en espaces festifs.

Selon l'auteur les discours des politiques et des concepteurs et les représentations qu'ils mettent en avant sont tout autant essentiels que les aménagements physiques en eux-mêmes. Les projets de régénération des berges sont utilisés afin de promouvoir la nouvelle image et l'identité de la ville. Le retour au fleuve et sa valorisation lui offrent une nouvelle valeur culturelle et symbolique.

Il y a un changement de nature de déplacement sur les berges et en voies d'eau, on cherche à intégrer le fleuve dans l'organisation urbaine globale. Les mobilités ne sont plus seulement circulatoires mais elle s'intègrent dans une nouvelle pratique du territoire.

On observe une claire évolution de la perception du paysage urbain, où le fleuve « festif et patrimonialisé » devient le cœur symbolique et identitaire de la ville.

Dans son article, Sylvain Rode « *Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville »*[148] décrit précisément le passage du fleuve d'un espace de marge à celui d'un outil de projet urbain en l'appliquant au cas de Perpignan. À Perpignan les berges étaient perçues comme des espaces « dégradés, dangereux et marginaux ». Un réaménagement du paysage s'est mis en place afin de mettre fin à cette situation de marginalité et permet de réintégrer le cours d'eau au sein du système territorial de la ville. L'auteur soulève un certain paradoxe autour des questions de représentations, en effet, les habitants désirent un retour à la nature, mais si elle devient trop sauvage elle redevient source de peur. Les aménageurs doivent donc produire une « nature institutionnelle », qui suit des règles claires pour être acceptée.

[148] Rode, S. (2017). Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville. *Cybergeo: European Journal of Geography*. https://doi.org/10.4000/cybergeo.27933

Le fleuve dépasse sa position d'outil mais devient un vecteur d'attractivité, il est investi d'une mission de représentation de la ville et des politiques en charge de la gestion du territoire. L'image d'un front d'eau aménagé est également un argument de vente pour les promoteurs immobilier.

On passe donc d'un fleuve qui crée une véritable coupure physique et une limite sociale, à un fleuve lien. La construction de passerelles ou de ponts sur le fleuve est présentée comme un symbole de « droit à la ville » et de réduction des clivages socio-spatiaux, qui visent à changer la représentation que les habitants des quartiers populaires se font du centre-ville.

L'auteur soulève un paradoxe entre patrimonialisation et écologie, en effet la reconquête actuelle des berges et voies d'eau privilégie les enjeux d'aménagement urbain et de paysage au détriment d'une gestion seulement écologique des cours d'eau. La nature devient seulement un « élément du décor urbain », avec des projets qui répondent aux représentations des habitants pouvant entrer en conflit avec les besoins fonctionnels de l'hydrosystème.

Dans les années 60, émerge le concept des Water front, en Amérique du nord, qui permet la reconversion des espaces délaissés par l'industrie. Dans les années 80, les espaces fluviaux s'intègrent dans les réflexions des urbanistes Français. Dans les années 90, l'eau urbaine acquiert une « nouvelle valeur » symbolique et devient un bien collectif à embellir.

Sylvain Rode dans son article « *Les berges fluviales secondaires : des marges urbaines à résorber ? »*[149] apporte un regard sur la transition des fleuves d'espace de « marge » vers des espaces patrimonialisés. Le fait que l'espace fluvial ait d'abord été délaissé et marginalisé, l'était en raison des caractéristiques physique de l'espace, mais surtout des représentations négatives dont elle faisait l'objet. Pour passer d'un espace utilitaire ou délaissé, à un espace considéré comme festif, on passe par un phénomène de normalisation, avec dans un premier temps la production d'une « nature institutionnalisée », afin de rendre les berges fréquentables, la nature sauvage est remplacée par une nature considérée comme socialisée par les pouvoirs publics. Dans le but de passer d'espaces de marge à des espaces urbains attractifs, en changeant leurs usages. L'aménagement paysagé devient un espace qui a pour objectif d'améliorer l'image globale de la ville.

Les changements de représentations modifient la façon dont sont pratiquées les mobilités sur ces espaces, avec les créations de parcours de détente qui visent à attirer le grand

[149] Rode, S. (2017). Les berges fluviales secondaires : Des marges urbaines à résorber ? *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*, *94*(3), 472-488. https://doi.org/10.4000/bagf.2139

public vers des espaces de balades où l'on n'allait pas auparavant, avec notamment des espaces de loisirs.

En voulant « normaliser » les berges pour les rendre conforme aux représentations sociales on risque d'en effacer les réelles spécificités.

Florentin Guitton dans son mémoire de master « *Fleuve en ville : enjeux et perspectives dans les projets de reconquête* » [150] met en avant le fait que la relation de l'homme aux fleuves est marquée par différentes perceptions. Passant d'un espace redouté à un espace valorisé par son esthétisme. Le fleuve pouvait alors effrayer en raison de risques tels que les crues, inondations ou noyades. A Paris, cette peur se traduit par un détachement physique afin de s'en protéger. Mais il reste un espace utile pour l'industrie, c'est un outil de production, de transport et il sert également au rejet des égouts. Aujourd'hui le fleuve devient un « *objet de loisirs et symbole de la nature* », Florentin explique que l'on passe d'un espace de production à un espace récréatif. Le fleuve n'est plus simplement une infrastructure, mais il devient une « *pièce essentielle du décor urbain* ». A Bordeaux, la patrimonialisation et le label Unesco offre à la ville une image de marque et de reconnaissance, lorsque les façades de quais de la ville ont été classées au patrimoine mondial de l'Unesco en 2007, la quantité de touristes à drastiquement augmentée ce qui a incité la Ville à repenser l'espace autour de ce fleuve afin d'en faire un espace accessible. La patrimonialisation ne se concentre pas uniquement sur l'ancien, mais elle peut aussi concerner des anciens espaces industriels aujourd'hui à l'abandon. Les berges parisiennes pourraient être concernées par ce regain d'intérêt permis par la patrimonialisation, et modifier les représentations de ces espaces.

Les représentations politiques induisent un enjeu de « reconquête », Florentin analyse cet enjeu pour les berges comme une stratégie politique. Les municipalités utilisent le fleuve afin d'en faire un « objet esthétique convoité » pour transformer l'image de la ville, pour la rendre plus attractive. Florentin alerte sur le fait que l'intérêt que l'on porte aux représentations que l'on se fait de cet espace peut mener à une « gadgétisation du paysage fluvial » où la nature devient seulement symbolique et non écologique.

[150] Guitton, F. (2020). *Fleuve en ville, enjeux et perspectives dans les projets de reconquête* [Mémoire de master, Université de Liège]. MatheO. http://hdl.handle.net/2268.2/10175

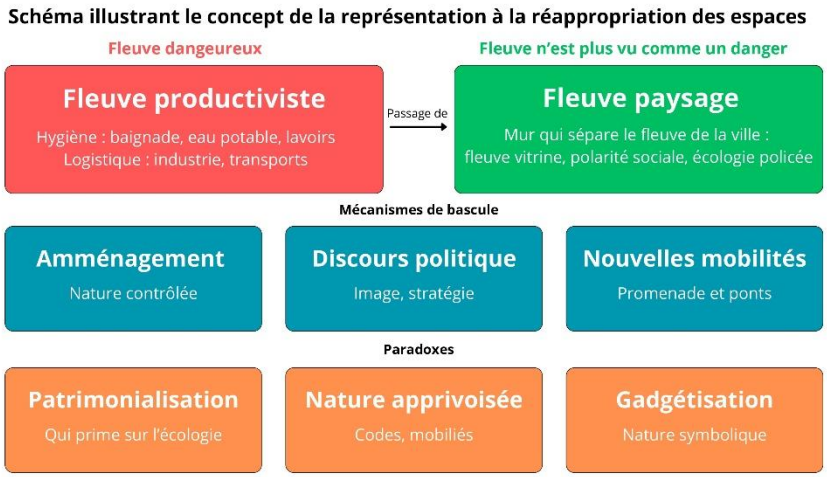


Figure 96 : Schéma illustrant le concept de la représentation à la réappropriation des espaces, notamment pour les voies d'eau à Paris – Réalisé par Jeanne Giethlen – Août 2026

b) Paris, une ville indissociable de son fleuve

i) L'investissement des berges de Henry IV à nos jours, enjeux de représentation du pouvoir

La mission d'information de la ville de Paris (2021) [151], et le bilan sur les piétonisations des voies sur berges[152][153], permettent de mettre en avant un certain basculement des représentations que les habitants, politiques et touristes peuvent se faire de la Seine à Paris, en retraçant l'évolution du fleuve qui est passé d'une infrastructure considérée comme utile à un véritable « théâtre d'eau » patrimonialisé et festif. La Seine est indissociable de son fleuve, en effet, le blason de Paris rappelle le rôle essentiel des Nautes, une corporation de bateliers qui existait à Paris déjà sous l'antiquité. Jusqu'au 19ème siècle la Seine est un véritable outil de production en raison de ses importants ports aux rôles variés. C'est également un axe de présentation de pouvoir à partir d'Henri IV, un urbanisme se développe alors dans le but de faire du fleuve un véritable théâtre entouré de monuments prestigieux. Au 20ème c'est une vision très différente qui se met en place, une vision « pompidolienne » qui défend le fait que Paris doit s'adapter à la nécessité de la ville, les berges deviennent un outil d'aménagement et pour se faire

[151] Canal, G., & Chevandier, T. (2021). *La Seine : restituer la Seine aux Parisiens* (Rapport de la Mission d'information et d'évaluation). Conseil de Paris. https://cdn.paris.fr/paris/2021/06/18/0c137c592a11fac120a42166824c58d3.pdf

[152] Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. (2017). *Fermeture des voies sur berges rive droite à Paris : bilan du suivi et de l'évaluation un an après*. Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/rapport_final.pdf

[153] Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. (2016). *2e rapport d'étape*. Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/2e_rapport_Voies_sur_Berges_nov_2016.pdf

les quais bas sont transformés en autoroute urbaine dont certains axe sont encore utilisés aujourd'hui.

Le label Unesco à un rôle central dans la forme qu'ont les berges aujourd'hui. Les berges possèdent une nouvelle valeur universelle exceptionnelle, dès 1991 la portion entre Sully et Iéna est inscrite car sur les berges se trouvent une succession de chef-d'œuvre architecturaux ainsi que les formes de l'urbanisme haussmannien. La patrimonialisation implique la protection des berges. Le label impose un plan de gestion qui oblige les décideurs à se concerter entre l'État et Ville lors de la moindre décision d'aménagement, même événementielle sur la zone. La représentation va évoluer vers une dimension paysagère, on parle aujourd'hui de valoriser le patrimoine paysager et d'intégrer la végétalisation comme un élément de beauté esthétique et climatique.

Lorsque la circulation automobile est interdite en quais bas, le fleuve devient principalement dévolu au loisir. Paris plage, lancé en 2002 agit directement comme un catalyseur, c'était à l'origine une réappropriation citoyenne qui a transformé les berges et espaces de sociabilité et de « respiration » sans les dangers des véhicules motorisés. Et le retour à la baignade qui s'est mis en place dans le cadre des JO 2024 est le symbole définitif du passage du fleuve « redouté », car il était pollué et interdit à la baignade depuis 1923, au fleuve source de loisir et apprivoisé pour ne pas effrayer les usagers.

Les berges restent un espace de tension où se jouent des visions contradictoires de la modernité urbaine.

ii) Se baigner dans la Seine, un lent retour aux représentations d'origine

La baignade, un loisir francilien tombé dans l'oubli, selon Julia Moutiez dans son article « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024* » [154], met en avant le fait que la baignade en Ile-de-France « est une pratique ancienne », elle aurait même toujours eu lieu même si on n'a pas de preuve concrète avant 3 siècles avant nous. Au 17ème siècle la baignade était tellement connue qu'elle causait des « troubles à l'ordre public ». Cette pratique s'intensifie et des installations s'installent afin de faciliter les pratiques, Moutiez dans son article décrit des bateaux qui servent des vestiaires et qui permettent de délimiter les zones de bains dont les parois se rigidifient avec

[154] Moutiez, J. (2021) « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 », Projets de paysage* https://journals.openedition.org/paysage/24706

le temps, et nombre de bains flottants prennent place tout le long de la Seine dans la capitale française. De nombreux services, type restaurants, s'y greffent au fur et à mesure. Lors de l'ouverture du canal de la Villette en 1808, il devient très vite un lieu de villégiature et de loisir, il accueille à la fois de la baignade l'été et du patinage l'hiver.



Figure 97 : Représentation de patineurs sur le canal de l'Ourcq – Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - *Source*. « Les Patineurs du canal de l'Ourcq », s.d.

Cependant c'est loin d'être l'objectif initial de la réalisation de ce canal qui, à la base, a pour objectif de réduire le trafic fluvial sur la Seine. Dès le raccord du canal Saint-Martin en 1822, l'autorité tente d'éradiquer ces pratiques qui se maintiendront malgré tout en partie. L'auteure nous indique qu'à partir du début du 20ème siècle, les bains finissent par ne s'installer que sur les berges, et de moins en moins sur l'eau. Ils finissent petit à petit par fermer. Dans la banlieue de la ville, ces espaces sont appelés des « plages », et on y retrouve de nombreux loisirs notamment liés à l'eau.

Par ailleurs, la pratique de la natation se développe pour répondre à des enjeux à la fois militaires, éducatifs et sportifs. Des lieux plus adaptés apparaissent : les piscines. Elles se détachent complètement des berges car elles sont dédiées à un usage tout autre et beaucoup plus hygiéniques et pédagogiques. Les piscines modernes vont arriver à Paris au dépend de l'existence des bains flottants qui disparaissent au fur et à mesure. A la fin de la Seconde guerre mondiale il n'en reste que deux, les bains Royal, au niveau de Pont Royal, et les bains des Tuileries, qui fermeront leurs portes dans les années 60 lorsque des dispositifs de luttes contre la pollution commenceront à se mettre en place, à cette période on prend conscience du risque sanitaire associé à la baignade dans ces eaux-là. Ce sont des bassins totalement étanches mais encore alimentés par la Seine qui est filtrée et traitée avant d'arriver dans les bassins.



Figure 98 : Photo de la piscine « Royal », quai des Tuileries dans le 1er arrondissement de Paris – Publiée sur le site des Musées de la ville de Paris - 1960-1970

D'un autre côté la baignade en dehors de ces bassins est rare mais reste pratiquée jusque dans les années 30 et 50 par certains parisiens.





Figure 99 et 100 : Photos de baignade par les Parisiens dans la Seine, à droite près du pont d'Iéna en 1946 ; malgré l'interdiction – Publiées sur le site de France Info – 1945/1955 – Source AFP

Selon l'auteure, les causes qui sont souvent évoqués pour justifier le déclin de ces pratiques, « tiennent aux cours d'eau eux-mêmes et aux activités économiques qu'ils accueillent : pollution, crues à répétition et développement du trafic fluvial auraient chassé les baigneurs de ces espaces naturels franciliens ». Mais elle mentionne Antoine Le Bas, qui parle également d'une évolution du rapport des Parisiens aux loisirs qui se tournent vers des sites moins naturels et plus « urbains et artificiels ».

Après les années 60, la Seine perd sa perception d'espace de loisir, cependant l'idée de s'y baigner se maintient à travers différents projets, tel que la piscine Deligny alimentée par l'eau de la Seine qui est citée en exemple au sein de l'article. Et également avec l'ouverture de la piscine Joséphine Baker en 2006 qui est une piscine flottante installée sur la Seine (avec malgré tout une prévision de fermeture en raison des coûts de rénovation).



Figure 101 : Photo de la piscine Deligny en juin 1957 - Publiées sur le site de France Info – Source AFP

Plusieurs personnalités politiques tel que Jacque Chirac ambitionnent des projets de baignade le long de la Seine dont la majorité ne voient jamais le jour, pour plusieurs raisons et notamment à cause de différents arrêtés préfectoraux qui mettent fin à certains projets et empêchent d'autres d'exister. Certaines compétitions sportives sont envisagées dans la Seine et des sites de baignade en eau libre apparaissent non pas directement sur la Seine mais autour de Paris à partir des années 2000 avec la baignade autorisée sur les bords de marne en 2007, et l'ouverture de la piscine du bassin de la Villette. Le canal de l'Ourcq est également dépollué et ouvert à la baignade en 2017.



Figure 102 : Affiche pour la zone de baignade de St-Maurice – Publiée sur le site de *Tourisme Val de Marne*

Ces éléments se rapportent aux pratiques actuelles, en effet, le moyen de transport le plus utilisé par les personnes répondant à mon questionnaire c'est « à pied » pour 65 personnes sur 74, ensuite arrive le vélo pour 18 d'entre elles et 1 personne a sélectionné le scooter. On voit ici une réelle réappropriation de cet espace, la voiture a complètement quitté les pratiques et la promenade à pied est devenue le principal usage de ces accès.

27 personnes sur les 74 personnes interrogées ont indiqué avoir remarqué des changements sur les berges. Les berges seraient plus adaptées aux nouvelles pratiques comme le met en avant ce répondant « La piétonisation de certains tronçons, la multi modalité (piétons, vélo...). Les berges sont repensées comme des espaces où on peut s'asseoir et pique-niquer. En banlieue, je n'observe pas de grands aménagements mais ils améliorent la promenade sur les berges et ils limitent la vitesse à 30 pour les voitures ». Beaucoup viennent mettre en avant le fait que les berges sont piétonnes et qu'il y a de moins en moins de voitures. Ils remarquent également des travaux de rénovations et réaménagement afin de mettre en place des nouveaux espaces plus « conviviaux » et « plus d'endroits de loisir ». Ils observent la mise en place de bancs, transats, et l'ouverture de restaurants et espaces de jeux notamment sur les berges en face de l'Hôtel de ville depuis 2020. Beaucoup ont également noté les travaux de réaménagement sur le canal Saint-Martin qui ont permis la mise en place d'espaces végétalisés et de détente en quais bas. Certains soulèvent la mise en place d'espaces pour faire du sport avec des espaces de musculation le long des berges.

iii) Des usagers en attentes d'aménagements

La question « Si vous pouviez réaménager une zone des berges, où et quels changements proposeriez-vous ? » du questionnaire confirme ces nouvelles représentations que se font aujourd'hui les parisien de leurs berges. Les 43 personnes ayant répondu à cette question ont majoritairement proposé des aménagements de loisirs, détentes, sportifs, festifs, mais aussi visuels, afin de rendre les espaces les plus agréables possible avec de plus en plus d'espaces de verdure, notamment pour créer de l'ombre : « Espace vert sur les quais » ; « L'ajout d'une fontaine à eau, éventuellement. Banaliser la route pour en faire une zone piétonne/cycliste/végétalisée » ; « Mettre bien plus d'espaces verts sur les berges de Seine, que ce soit sur les quais ou bien même sur les anciennes voies Georges Pompidou. S'inspirer de ce qui se fait à Lyon sur les berges du Rhône » ; « Plus d'espaces pour s'asseoir » ; « Mieux délimiter la partie circulation et la partie détente (dans le cas de berges piétonnes) » ; « Un sol lisse, pour que les piétons n'utilisent pas la zone cyclable (Poussettes, course à pied, etc. seraient plus agréables sur sol lisse) ».

La mise en place d'une nouvelle et meilleure signalétique est souvent mise en avant afin de séparer les usages. Pour le canal Saint-Martin, la piste cyclable change de côté ce qui a tendance à créer des effets de coupure pour les piétons et cyclistes, certains proposent de ne mettre la piste cyclable que d'un seul côté afin d'éviter cet effet.

La question des toilettes est également assez importante et abordée plusieurs fois : « Essayer de faire quelque chose pour les toilettes qui sont disposées le long du canal. Il y en a plus qu'avant, ce qui est bien, mais elles puent ! Les nouvelles toilettes installées ne sont peut-être pas adaptées à la quantité des usagers » ; « Aussi plus de toilettes publiques qui fonctionnent et plus adaptées pour les femmes » ce qui fait partie des éléments important car sans zones d'accommodation telles que des toilettes ou des fontaines d'eau potable, la zone ne peut pas être pratiquée longuement. Il est également demandé ici : « De mettre plus de bancs et des toilettes souvent fermées â clé le soir », que les toilettes soient accessibles le soir, les personnes intéressées aimeraient pouvoir donc profiter des quais même de nuit. Il y a également une importante demande autour de la présence de supermarché à proximité, ce qui permet de pratiquer des activités de détente et loisir comme les pique-niques : « Sûrement impossible mais mettre plus de supermarchés low-cost (Intermarché, Aldy) proche des berges pour faire un pique-nique spontané sans payer 8€ à carrefour city pour 2 canettes et un paquet de chips ».

Il y a une réelle attente autour du détournement et donc de la disparition des voitures sur les berges avec par exemple cette personne : « Le canal qui débouche depuis Bastille vers la Seine est encadré par une voie automobile qui rend le trajet à pied quai de Seine-Bastille peu agréable. Je sais qu'un ancien axe routier a été rendu piéton dans cette zone, mais cela n'a pas vraiment changé l'affluence de voiture à proximité des quais. J'aimerai limiter davantage l'affluence en déviant la circulation automobile loin des berges. » souligne une répondante en attente que les berges soient clairement dédiées aux mobilités douces et non aux voitures, qui devraient être détournées ailleurs. Tout comme celle qui attend la même chose en banlieue : « En banlieue, j'aménagerai les berges pour qu'elles soient plus accessibles aux piétons, car à certains endroits elles sont encore très industrialisées. Ça gâche le paysage et on perd une opportunité d'en faire des espaces de promenade ou de détente comme on peut le voir à Paris. » Le plus souvent cette question de la place de la voiture était abordée au sujet de zones où ce n'est pas encore le cas.

Il y a également une attente de transport fluvial : « La possibilité d'accéder à un réseau de navettes de transport fluvial qui permette de relier des quartiers entre eux (amont/aval et bassin de l'Arsenal, nord de Paris) avec un titre Navigo. »

iv) Les ponts : points névralgiques des mobilités

Les ponts Parisien structurent grandement la capitale parisienne, anciennement habités ils ne permettaient pas à l'origine de traverser le fleuve. Comme on peut le voir sur cette illustration mais également le plan Truschet et Hoyau (Figure 38).



Figure 103 : Illustration du pont au Change anciennement habité à Paris – Publiée sur le site Paris Balade – 1751

Pour ce faire on utilisait des barges (visible sur la figure ci-dessus) qui permettait de passer d'un coté à l'autre du fleuve, aujourd'hui c'est une pratique disparue. Elle perdure en été depuis peu sur des axes très particulier du fleuve, notamment à Choisy-le-Roi (94), où il est possible de traverser la Seine de part et d'autre grâce à un petit bateau bus gratuit. Il avait donc une fonction très différente de celle actuelle, on peut citer par exemple l'ancien pont-maisons qui se trouvait à l'actuel emplacement du pont neuf, un pont habité construit sur pilotis. Ils ont

changé de fonctionnalité, passant de lieu d'habitat à des lieux de passage, mais pas uniquement. Leurs rénovations et leur création est une réelle marque de pouvoir pour Paris, on ne se contente pas de simples traverses, mais des ponts ornés, avec des pierres de qualité, de grande taille, ils sont imposants et volumineux. Et plus près de nous sur le Pont Neuf, avec les œuvres éphémères de Christo et Jeanne-Claude qui ont « emballé » le pont en 1985, et tout récemment celle du Streets artiste « JR » (été 2026), ils continuent à dépasser ce rôle traversant pour devenir de véritables œuvres d'art.



Figure 104 : Photo de l'œuvre de l'artiste JR installée sur le Pont-Neuf en juin 2026 – Publiée sur le site Corse Matin – 2026

Paris compte 37 ponts sur la Seine, ils permettent donc une innovation nouvelle à la fin du 16ème siècle : traverser. C'est le Pont Neuf (achevé en 1607), qui tient justement son nom de sa nouveauté : le fait d'être dénué d'habitation et d'être seulement dédié au fait de traverser. Le fleuve permet la création de mobilité et de concepts nouveaux afin de le traverser, les ponts passent au-delà de l'effet de coupure créée par le fleuve. Ces ponts parisiens par leurs architectures mais également la vue imprenable qu'ils offrent sur la capitale attirent également beaucoup de touristes qui ne se rendent dessus pas seulement pour traverser mais pour visiter. Chaque pont à un rôle bien à lui, on peut citer Bir-Hakeim pour son côté artistique, le pont des Arts qui représente l'amour, le pont Alexandre III pour sa grandeur mais également, Austerlitz pour les jeux Olympiques.

Sur les 37 ponts seulement 5 sont seulement accessibles aux piétons, les autres permettent également la circulation routière et 2 d'entre eux sont des ponts ferroviaires avec un étage dédié aux trains et un autre à la circulation automobiles et piétonnes, il y a également un pont seulement dédié au RER, « Le pont Rouelle ». Il est donc possible de traverser la Seine via différents modes de transports grâce aux ponts, la Seine grâce à ces pont véhicules de nouvelles mobilités. A la fois lente avec le tourisme qu'il induit, mais également plus rapide avec le transport automobile, ferroviaire, mais également le vélo avec des pistes cyclables

aménagées sur quasiment tous les ponts automobiles. On peut également citer la passerelle Simone de Beauvoir, un pont sur deux niveaux, réservé aux modes de transports doux, accessible également grâce à un ascenseur depuis les berges à l'attention des personnes à mobilités réduites[155].

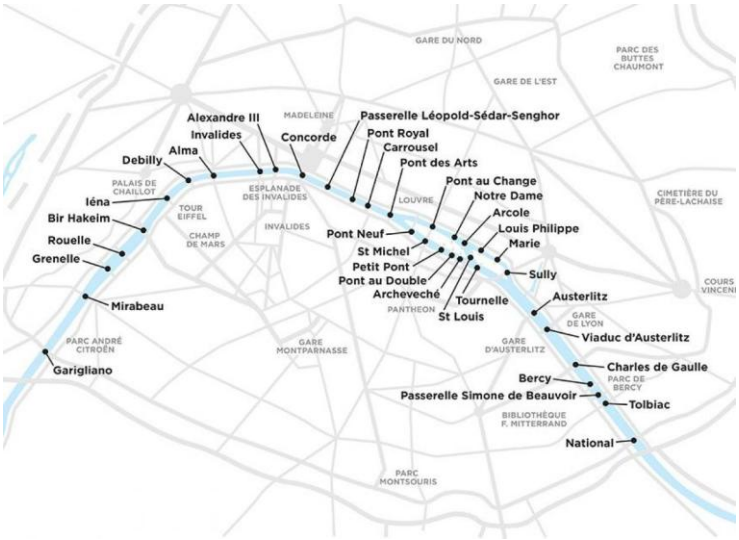


Figure 105 : Carte de la localisation des ponts de Paris – Publiée sur le site de l'Association française de génie civil.

c) Les canaux parisiens, une trajectoire parallèle

i) De l'usage utilitaire à un lieu de nouvelles sociabilités

Il y a deux trajectoires temporelles de représentation des voies d'eaux des canaux à Paris, notamment entre le bassin de la Villette qui est mis en lumière par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* »[156] et le canal Saint-Martin décrit par Michèle Jolé dans « *Le destin festif du canal Saint-Martin* »[157]. Tout comme la Seine les canaux sont passés d'un espace redouté qui était associé au crime et de labeur à un espace festif même considéré par certains comme un espace d'évasion. Historiquement le canal Saint-Martin était perçu comme un espace considéré comme « glauque » selon Michèle Jolé, à cause des industries mais également des crimes et cadavres que l'on pouvait repêcher à l'intérieur. Le canal avait été investi par les entreprises, c'était devenu un lieu de travail, et donc peu de gens y allaient. Le regard sur le canal a drastiquement changé, chargé d'une symbolique de l'eau associée aux vacances, il permet même de se croire

[155] Imineo Documentaire. (2023, octobre 27). *L'incroyable histoire des ponts de Paris—YouTube*. https://www.youtube.com/watch?v=sWfJUZQp5ww
[156] Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929
[157] Jolé, M. (2006). Le destin festif du canal Saint-Martin. *Pouvoirs*, *116*(1), 117-130. https://doi.org/10.3917/pouv.116.0117

ailleurs qu'à Paris. Michel Jolé souligne que les loisirs ont métamorphosé l'eau en la faisant passer de quelque chose de sale à quelque chose à admirer et aimer.

Figure 106 : Affiche du programme de la fête nautique dans le Bassin de La Villette, le dimanche 2 août 1885 – Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Source : Mbcsh, Fonds Carivenc boite 87.


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

GRANDE FÊTE NAUTIQUE

DANS LE BASSIN DE LA VILLETTE

Le DIMANCHE 2 AOÛT 1885, à une heure de l'après-midi

A l'occasion de l'inauguration du PONT LEVANT de la rue de Crimée

AU BÉNÉFICE DE

LA CAISSE DES ÉCOLES DU XIXe ARRONDISSEMENT

Sous le Patronage de la Municipalité

Président d'honneur : M. P. GUICHARD, Conseiller Municipal

GRANDES JOUTES A LA LANCE
Où sont conviés les principaux Champions de France et de l'Etranger.
Dirigées par M. Baptiste DELHAYE

COURSES DE CHEVAUX MARINS
(17 chevaux engagés)

PLONGEURS A CHEVAL (Sport nouveau genre)

COURSE AUX CANARDS
AU COCHON, ETC.

CONCOURS DE CANOTS
Conduits à la Godille, par la Marine du Port, des Canaux et des Fleuves et Rivières du Nord et de l'Ouest.

CONCOURS DE NATATION
Entre les Champions de la Seine

CONCOURS DE PÊCHE A LA LIGNE
Au Gros et au Nombre

NOMBREUX PRIX DÉCERNÉS AUX LAURÉATS

PRIX DES PLACES : Berges (debout), 50 cent. — Tribunes, avec siège (quai de Seine), 1 fr. Passerelles, Places réservées (avec siège), 2 fr.

LA SOCIETÉ MUSICALE DU XIXme ARRONDISSEMENT
Sous la Direction de M. PEGOT, fera entendre les principaux Morceaux de son répertoire, pendant toute la durée de la Fête Nautique.

LE SOIR

GRAND BAL CHAMPÊTRE

Sur le Pont, pavé en bois, de la rue de Crimée et ses abords.

Fête Foraine, Illuminations, Feux de Bengale et Décoration générale

BRILLANT ORCHESTRE DE 25 MUSICIENS
INSTALLÉ SUR LE CHENAL DU GRAND BASSIN

PRIX D'ENTRÉE PAR PERSONNE : 50 Centimes. — Danses sans rétribution

POUR LE COMITÉ :

Le Vice-Président, Organisateur, MERMILLIOD. — *Le Président,* Ach. PAVOT. — *Le Contrôleur général,* SELLENN. — *Le Trésorier,* LEDUC. — *Le Secrétaire,* PROST.

On assiste à ce que Michèle Jolé décrit comme une mise en fête de l'espace publique, le canal est aujourd'hui occupé par un public « branché » et « bobo », car à partir des années 80, la zone devient une zone à vivre et habiter, elle devient une zone festive épargné par les importantes mobilités automobiles. A partir des années 80, les entreprises ferment, les entrepôts sont rachetés pour peu cher. La population mute drastiquement et on assiste à un processus d'embourgeoisement. Les habitants, bien qu'ils fassent partie de la « boboïsation » du quartier, luttent contre la gentrification, contre les exclusions, ils tentent de se réapproprier la zone. Plusieurs projets se mettent en place, une gazette, la piétonisation des quais. A côté la mairie choisit d'en faire un quartier tranquille et y installe des pistes cyclables. Au fur et à mesure le quartier évolue. La fête est désormais quotidienne et portée par des nouveaux groupes sociaux, tels que des cadres, ou professions intellectuelles qui font du temps libre un mode de vie subversif ou hédoniste. Le pique-nique sur les bords du canal devient une pratique de réappropriation, ce qui bouscule les anciennes règles d'occupation de l'espace public. Le canal est représenté comme une coulisse protégée des mobilités de routine et favorisant un espace de vacances.

La transformation des voies d'eau des canaux en espaces festif n'est pas un simple projet d'aménagement mais le résultat d'une reconstruction imaginaire qui efface le passé utilitaire afin de produire un décor de loisir, parfois au prix d'une exclusion sociale.

ii) Recouvrement du canal, sans remise en question de ses usages : une mutation à part

En 1860, Haussmann inclut dans ses projets de modernisation et d'extension de la ville le canal Saint-Martin, cependant le canal représentait un effet de coupure qui venait gêner, selon lui, la circulation terrestre entre le ventre de paris et les nouveaux arrondissements du nord-est.

Le canal est alors recouvert par des voutes qui créent le boulevard Richard Lenoir. Ce recouvrement va permettre de faciliter le déplacement des troupes de la cavalerie dans les quartiers populaire dont le pouvoir se méfiait. Afin de permettre la poursuite de la navigation sur le bras d'eau le niveau du canal a été abaissé, et dès 1862, soit deux ans après le début des travaux, des remorqueurs à vapeur passaient sous les voutes. Le recouvrement a ensuite été prolongé pour créer boulevard Jules Ferry. Ce recouvrement à induit de nouvelles mobilités de surface, on peut notamment citer le marché emblématique qui prend sa place sur le boulevard Richard-Lenoir, ce boulevard est également un espace dont la partie centrale est un terre-plein assez large dédié à la promenade et des espaces de détente et de loisir avec la présence d'espaces naturels, de bancs et de terrain de jeux pour enfants ou de pétanque. Le tunnel, lui, a permis et permet encore des mobilités fluviales, de logistique et aujourd'hui de tourisme[158]. C'est un lieu qui n'est pas totalement ouvert, théâtre d'image et d'imagination, et est utilisé dans le cinéma notamment dans le film « *Mission impossible : Fallout* » (Christopher McQuarrie, 2018), ce qui renforce le sentiment d'imaginaire par rapport à cet espace. Grand nombre de parisiens n'ont pas connaissance de son existence et, lorsque c'est le cas, sont particulièrement intrigués de le découvrir. Il est possible d'y passer en bateau lors des croisières Canauxrama, mais sinon son accès est restreint seulement aux professionnels qui y travaille. J'ai eu l'occasion de m'y rendre à pied dans le cadre de mon travail, pour le moment les aménagements sont minimes et le risque de chuter dans l'eau est assez important, ce qui rend l'ouverture assez complexe, bien que Hocine Azem, mon tuteur d'alternance m'a appris que l'ancienne Maire Anne Hidalgo s'était renseigné auprès du service des canaux afin de savoir s'il était envisageable d'ouvrir le passage au public. Cependant l'état actuel du tunnel et l'absence de sortie de secours sur une importante partie ne permet pas d'en ouvrir l'accès aujourd'hui. Hocine Azem avec qui j'ai traversé la zone mettait en avant le fait que ce serait également un espace de baignade particulièrement sympathique grâce aux hublots qui laissent entrer une très belle lumière sur le canal, mais le manque de sécurité et le passage des bateaux constitue un trop grand problème.

iii) Le canal menacé de disparition : un lieu de convoitise pour les promoteurs dans les années 1960-70

Marion Emerly dans son article : « *L'Autoroute urbaine contre le canal, mise en concurrence infrastructurelle et enjeux environnementaux dans le Paris des*

[158] Caroline, H. (s. d.). *Paris : Canal Saint-Martin, poésie et vocations successives d'une voie d'eau artificielle inventée au XIXème siècle - Xème - Paris la douce, magazine parisien, culture, sorties, art de vivre*. Consulté 1 août 2026, à l'adresse https://www.parisladouce.com/2023/10/canal-saint-martin-paris-10.html

années 1960 et 1970 »[159] analyse le basculement idéologique, de la fin des autoroutes en raison de l'émergence des préoccupations environnementales, dans les années 1960-70 à Paris. Ce changement d'idéologie a permis de sauvegarder le canal Saint-Martin d'un projet d'autoroute urbaine. Car dans les années 1960, la « modernisation » est au centre de tous les projets, et il y avait un véritable souci de congestion automobile. Des ingénieurs réfléchissent donc à un projet d'autoroute urbaine moderne, qui viendrait remplacer le canal Saint-Martin qui était jugé comme obsolète et créer un axe-nord sud pour les voitures. Il était question de faire le projet sur le canal car l'infrastructure fluviale offrait un espace libre, ce qui permettait d'éviter des expropriations massives d'immeubles. Les deux infrastructures ont donc été mises en concurrence afin d'identifier la plus utile, la performance de la route était opposée à la prétendue inutilité du canal afin de légitimer le fait de recouvrir l'eau pour du bitume. Cependant une importante mobilisation citoyenne a eu lieu et des élus se sont appliqués à renverser l'image de l'autoroute comme un outil mais plutôt comme destructrice et créatrice de nouvelles nuisances, ces différentes actions ont permis de mettre en crise le projet et de déstabiliser sa légitimité. Le conseiller de Paris Philippe Tollu, cité par l'auteur, opposait ce qu'il appelait les droit vitaux (eau, air, silence) à la construction d'une voie motorisée qui serait synonyme de « béton, air pollué et bruit ». C'est l'une des premières fois où la pollution de l'air, et le bruit ne sont plus seulement la préoccupation des experts et spécialistes et deviennent un argument politique afin de refuser l'infrastructure motorisée au nom de la santé publique. Pour lutter contre le projet, le canal a été réinvesti, René Reboul qui est cité par l'auteur qualifie le canal comme un monument hydraulique et d'artifice naturalisé, en associant les berges de Seine à un patrimoine paysager à protéger. Selon les discours, le canal est devenu un morceau de nature à préserver et indispensable afin de faire respirer les tissus urbains. En 1976, le projet est abandonné ce qui marque selon l'auteur le passage d'un urbanisme de « rénovation-destruction » à un urbanisme de conservation où le canal perd sa fonction industrielle pour devenir un lieu de loisirs, repos et promenade. L'auteur met en avant des influences qui ont poussé les habitants et politiques à prendre position, tel que le botaniste Roger Heim, qui dès 1964 s'est opposé aux voies express sur les berges de Seine au nom de la sauvegarde du patrimoine naturel. Et la volonté de donner une place à la nature dans la ville émerge, ce qui transforme le regard sur des infrastructures comme le canal, qui n'est plus vu comme un outil voué à l'industrie et au transport, mais comme un véritable élément de décor qu'il s'agissait là de reconquérir.

[159] Emery, M. (2025). L'Autoroute urbaine contre le canal, mise en concurrence infrastructurelle et enjeux environnementaux dans le Paris des années 1960 et 1970. *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère*, (24). https://doi.org/10.4000/14rj4

Ici le projet a été annulé grâce à l'émergence des préoccupations environnementales, ce qui à la fois a permis de sauvegarder le canal, mais en plus d'en faire un nouvel espace de promenade.

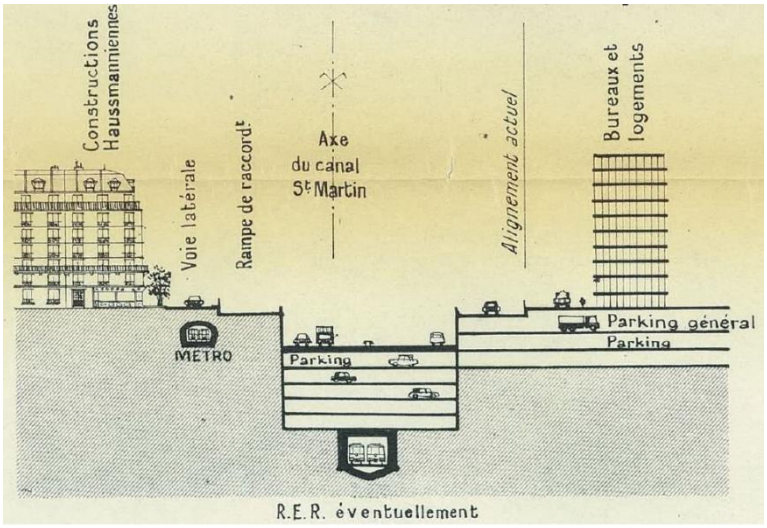


Figure 107 : Plan du projet de transformation en voie routière du canal Saint-Martin dans les années 70 – Publié par @EmmanuelSPV sur le réseau social X

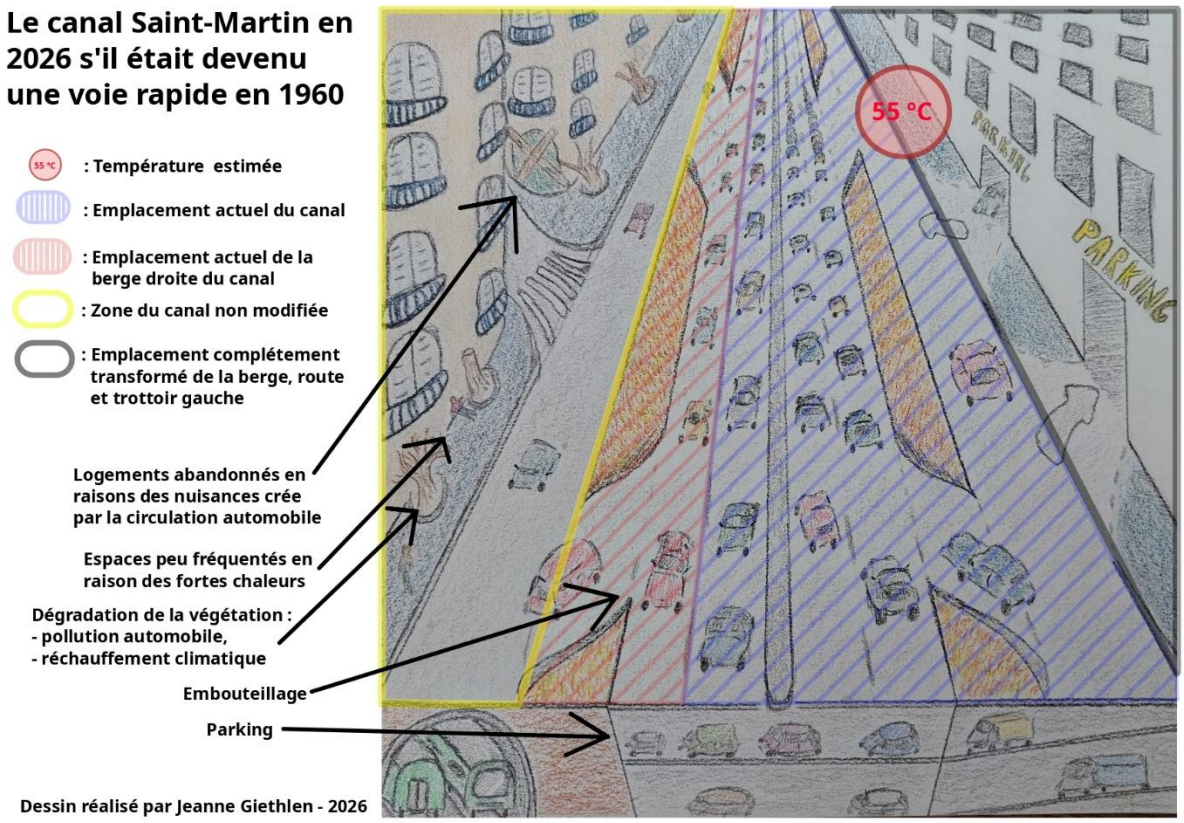


Figure 108 : Schéma de mise en abyme : le canal Saint-Martin en 2026 s'il était devenu une voie rapide en 1960 – Réalisé par Jeanne Giethlen – Août 2026.

La présence d'un cours d'eau contribue drastiquement à faire baisser les chaleurs autour de celui-ci, dans une vidéo du monde publiée sur instagram en juillet 2026, alors que Paris est touché par une importante canicule, on apprend que la présence d'un plan d'eau en ville permet

de rafraîchir jusqu'à 5C° autour de celui-ci. De plus le canal Saint-Martin est entouré d'arbre, ce qui permet de faire perdre jusqu'à 3 degrés en ville. A l'inverse la présence de béton noir qui absorbe les rayons et la chaleur du soleil et de voitures polluantes contribuerait grandement à augmenter la chaleur autour de cet axe[160]. C'est dans cette logique que j'ai réalisé ce schéma qui met en avant la forme que prendrai aujourd'hui le canal s'il avait été effectivement recouvert.

Il ferait des températures bien plus élevées, de ce fait je pense que contrairement à cette année 2026, avec la canicule, la zone autour du canal serait désertée car ce serait un espace beaucoup trop chaud. La température indiquée sur ma réalisation est estimée à partir des températures moyenne de l'été 2026 et la vidéo du Monde[161]. De plus la nuisance créée par les voitures (bruit et pollution) ferait fuir les habitants et les promeneurs. Malgré la présence d'une voie piétonne avec des arbres, celle-ci serait désertée, et les arbres auraient du mal à survivre avec les pollutions produites par la voie routière qu'ils ne pourraient absorber. Ce projet aurait totalement fait disparaitre le quartier et ses mobilités douces qui en découlent, ou en tout cas la vie autour de celui-ci. Ce serait une autoroute complétement saturée par les voitures, car la création de nouvelles voies aurait incité à prendre la voiture. C'est ce que soulève le Paradoxe de Braess, qui explique qu'ajouter une voie ou améliorer la capacité d'un réseau routier peut aggraver les embouteillages en incitants les usagers à choisir des trajets passant par ces espaces qui semble être optimal[162].

Comme la Bièvre on chercherait surement aujourd'hui à faire revenir le canal afin d'apporter de la fraicheur et des lieux de baignade et de loisir en ville.

iv) Un lieu attractif au cœur de représentations culturelles multiples

La culture et le cinéma participent à la mutation de représentation des canaux en installant une image d'un canal populaire et exotique, notamment dans le film « Hôtel du nord » (Marcel Carmé, 1938). L'esthétique industrielle inspire, sur le bassin de la Villette dès 1880, la Ville décide d'utiliser des éléments d'architecture métallique issus de hangars créés lors de l'exposition universelle de 1878, ce qui crée une certaine élégance et un paysage d'entrepôts qui

[160] Le Monde. (2023). *Comment rafraîchir la ville ?* [Shorts Youtube]. https://www.youtube.com/shorts/AqZ8hq4xUbc
[161] Le Monde. (2023). *Comment rafraîchir la ville ?* [Shorts Youtube]. https://www.youtube.com/shorts/AqZ8hq4xUbc
[162] Géoconfluence. (2024, février). *Paradoxe de Braess (effet siphon)* [Terme]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/paradoxe-de-braess-effet-siphon

deviennent des objets patrimoniaux. Le canal autrefois oublié à Paris, et fuit, est devenu un quartier prisé, signe que la représentation du canal est passée d'une zone marginale à un espace central notamment culturellement[163/164]. Les passerelles sur le canal jouent sur cette place importante du cinéma car chacune d'entre elle a été renommée par un nom d'actrice, on peut notamment citer la passerelle Arletty sur laquelle l'actrice dans le film « Hôtel du Nord » donnait sa fameuse réplique « *Atmosphère ! Atmosphère ! Est-ce que j'ai une gueule d'atmosphère ?* »[165]. Le canal devient donc un lieu d'art et de culture à la fois à travers le cinéma mais également à travers le Streets art que l'on retrouve un peu partout le long du canal avec des œuvres de l'artiste Invader, mais également bien d'autres qui ont le droit de taguer différentes zones le long du canal. Il y a notamment le tag qui a été réalisé sur le 30 quai de la Marne avant que le bâtiment soit patrimonialisé, de ce fait le tag appartient lui aussi au patrimoine. Ces œuvres attirent les touristes et même les Parisiens, ce qui crée des mobilités supplémentaires sur les berges, l'artiste Invader a un concept qui permet de flasher ces œuvres dans une application pour les collectionner.

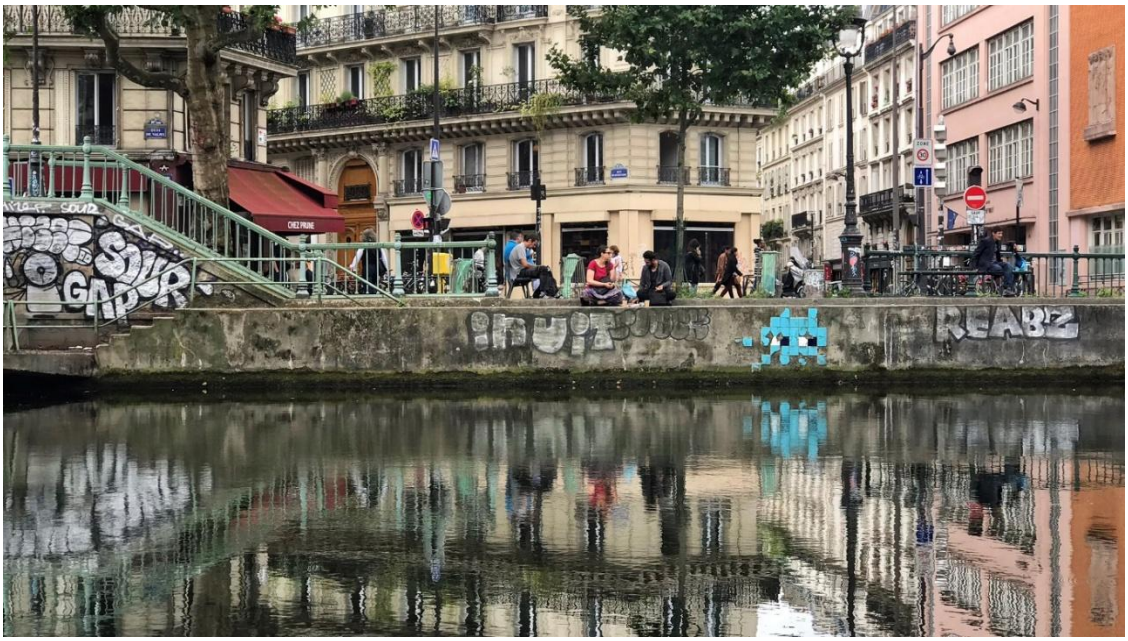


Figure 109 : Photo d'une œuvre de l'artiste Invader le long du canal Saint-Martin – Publiée sur le site *Pixel Hunting*

[163] Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

[164] Jolé, M. (2006). Le destin festif du canal Saint-Martin. *Pouvoirs*, *116*(1), 117-130. https://doi.org/10.3917/pouv.116.0117

[165] Caroline, H. (s. d.). *Paris : Canal Saint-Martin, poésie et vocations successives d'une voie d'eau artificielle inventée au XIXème siècle - Xème - Paris la douce, magazine parisien, culture, sorties, art de vivre*. Consulté 1 août 2026, à l'adresse https://www.parisladouce.com/2023/10/canal-saint-martin-paris-10.html

Conclusion de la deuxième partie :

Une gouvernance complexe et différenciée s'organise sur les voies d'eau Parisiennes et leurs berges. Sur la Seine les compétences des gestionnaires sont réparties à différentes échelles, avec trois acteurs principaux. La Ville de Paris gère seulement des berges et principalement celle dédiées aux publics, Haropa Port a également une gestion des berges, mais moins centrale, celle-ci dépasse Paris et se tourne vers les espaces dédiés à la logistique. Haropa dépasse la limite de la capitale, s'étant au-delà de la banlieue jusqu'au port du Havre et de Rouen comme l'indique son nom : Ha : Havre, Ro : Rouen, Pa : Paris. Enfin Voies Navigable de France (VNF), est chargée de la voie d'eau et la législation de ces pratiques dans le cœur de la capitale. Ils gèrent également la gestion des fleuves à l'échelle de toute la France. La portion de la Seine à Paris est donc une zone particulièrement réduite de leurs législations. Les canaux ont une gestion bien différente de celle de la Seine, la Mairie, et plus précisément le service des canaux, se place comme acteur central de la gestion de cet espace. Certaines tâches sont déléguées à des entreprises spécialisées pour les tâches les plus complexes. Ils travaillent avec les villes par lesquelles passent le canal pour monter des projets afin de développer au maximum les berges et attirer au maximum. D'autres acteurs entrent également en contact avec la mairie pour proposer des projets, telles que des associations, mais également des entreprises. Parmi les entreprises de logistique, on peut citer le projet d'entrepôt flottant de fludis, ou de transport avec Île de France mobilité qui prévoit de mettre en place un bateau bus sur le canal de l'Ourcq. Il existe d'autres acteurs qui ne sont pas directement gestionnaires mais dont les règles s'appliquent sur le territoire. Eau de Paris, qui est chargée de la gestion de l'utilisation de l'eau de la ville pour l'entretien mais également du traitement de l'eau afin que celle-ci puisse être redistribuée dans les appartements parisiens. Elle pompe une partie de l'eau et des canaux pour ces différentes tâches, c'est pourquoi elle reste un acteur central de la gestion de l'eau de la capitale.

L'Unesco a également sa place dans la législation, en effet, depuis 1991, les berges de Seine ont été reconnues comme un héritage mondial, et, en conséquence, les gestionnaires se doivent de respecter les règles propres à l'organisation en charge du patrimoine. L'APUR est un acteur à la fois politique et technique en charge de la transformation architecturale des voies d'eau parisienne afin qu'elle puisse répondre aux enjeux de celle-ci et aux demandes des habitants, politiques et écologiques. Des missions partagées par des acteurs tel que le CEREMA ou encore la DRIAT qui réalise de nombreuses projections sur ces espaces. La Seine et les canaux s'insèrent dans des projets politiques dont ils dépendent mais également dans des projections plus lointaines qui souvent dépassent paris et intégrent la capitale et ses berges dans des projets à l'échelle de l'Europe.

Ces nombreux acteurs, sont responsables de nombreux conflits d'usage à la fois en voie d'eau et sur berges, auxquels s'ajoutent les habitants et les autorités organisatrices du territoire. Se pose notamment la question de la place de la baignade entre les bateaux de touristes, premiers à pratiquer la Seine, et ceux de logistique qui est aujourd'hui en plein développement. La logistique s'oppose également aux habitants notamment lors de leurs passages sur les berges. Le tourisme est le principal acteur qui pratique la Seine aujourd'hui, elle partage cet espace avec les bateaux de logistique qui sont aujourd'hui de plus en plus présents en raison du développement actuel de la logistique au sein de la capitale. Cependant la baignade et les pratiques des habitants se heurtent à cette logistique qui, contrairement aux bateaux, ne se contentent pas de passer sur le fleuve mais demandent d'importants espaces sur les berges. Se pose donc la question de quelle place peut être offerte selon les pratiques. Ce conflit dépasse les habitants et leurs désirs et vient opposer les autorités organisatrices, telle que la ville de Paris et Haropa, Mme Sanchez illustre parfaitement cet entre-deux, anciennement directrice de Haropa port Paris elle défendait l'intérêt de la logistique, et aujourd'hui en tant qu'employée à la mairie de Paris, elle plaide pour une ouverture à la baignade plus large en éloignant la logistique. Ce sont ici les questions économiques et politiques qui viennent diriger les débats. La baignade reste au cœur des enjeux, créant des espaces statiques au milieu d'un espace de mobilité, en mouvement, il coupe les berges et leurs pratiques ce qui pose également débat. La place des vélo a beaucoup été remise en question dans le cadre du questionnaire en ligne que j'ai publié, les berges sont des espace de mobilité douce, de détente et de promenade, le rythme des vélos, bien plus rapide, vient déranger cette pratique,

alors comment répartir les mobilités pour éviter ces conflits sur les berges ? C'est également qui se pose à des échelles plus grandes par les gestionnaires de ces espaces. Des compromis doivent être trouvés pour dépasser ces conflits et permettre de pratiquer au mieux cet espace. Le bassin de la Villette se place comme un cas exemplaire de cohabitation, sa largeur permet à la fois un passage des bateaux de plaisance, de tourisme, de logistique en restant un espace de loisir et de baignade en été, cependant c'est l'emprise du canal qui permet ça. Sur les portions les plus petites, la solution réside en une fermeture de la voie aux bateaux pendant plusieurs heures, notamment le dimanche, lorsque la circulation routière dans la ville est également interdite, ce qui permet de créer des temps de baignade possible et sécurisés sur le canal Saint-Martin. Lors des fortes chaleurs de l'été 2006, c'est également ce qui a été fait avec une fermeture du trafic (seulement fluvial) à partir de 16h, et la création d'espaces de baignade surveillée éphémères afin que les gens puissent se rafraîchir. Cette notion de répartition des usages selon l'heure s'appelle le « chronotope », concept qui se met également en place pour répartir les pratiques de logistique et de loisir sur les berges de Seine. Le fait de répartir et de mieux délimiter les espaces permet une meilleure compréhension des usages et limite les conflits entre les usagers. Le modèle des « soft port areas », des espaces temporairement réversible et ouvert à d'autre usages, sont également une solution pour lutter contre les conflits, c'est le cas de la voie George Pompidou, dont l'une des conditions d'acceptation pour qu'elle soit piétonne a été le fait qu'elle puisse redevenir une voie routière dès que cela serait nécessaire. Enfin les jeux olympiques ont eu un certain effet de catalyseur en réglant de nombreux conflits d'usage qui empêchaient la pratique de la baignade pour que celle-ci soit possible au moment de l'événement.

Les différentes représentations que l'on a pu se faire et que l'on se fait des berges permettent aujourd'hui de se les réapproprier. Dans une logique commune au fleuve urbain et passer d'un espace utilitaire autour duquel on s'installe, afin de bénéficier de ces externalité positives (eau, halieutique, transport, hygiène, logistique), à un espace de loisir ou peut se développer la nature, en passant par une période de rejet du fleuve en raison de ses risques et des pollution créées par les industries. On passe d'un fleuve "productiviste" à un fleuve "image".

Il est impossible de lire et d'analyser Paris sans son fleuve, et on peut justement y associer l'analyse précédente, la ville s'est initialement construite autour du fleuve mais, petit à petit, pour des questions d'hygiène et de risques naturels, on a cherché à s'en protéger avec de grands murs. Finalement avec l'ouverture des voies sur berge à la promenade et encore plus récemment la baignade on retourne aux pratiques anciennes, le fleuve reprend son rôle initial. Cependant ce n'est pas encore suffisant pour les Parisiens qui ont encore de nombreuses attentes autour du fleuve. Les ponts sont également une preuve de cette évolution, en passant d'espace d'habitations, en raison de leurs proximité avec le fleuve alors encore nourricier, ces ouvrages sont transformés en espace de passages lourds et sécurisés puis de manière moins monumentale et aux usages de plus en plus variés.

Les canaux connaissent une trajectoire parallèle à la Seine, on est passé d'un espace utilitaire, particulièrement tourné vers l'industrie, à un lieu de nouvelles sociabilités, en passant par une grande période de déclin lors de la désindustrialisation. Lors de ces travaux, Hausman enterre quand même une partie du canal. Avant que la gentrification permette la réhabilitation de cet espace dans les années 80, le canal est menacé de disparition, alors que la voiture est reine et que les promoteurs convoitent la voie d'eau pour la transformer en voie rapide. Les habitants refusent le projet avec des arguments tournés autour d'une réappropriation de la zone pour des usages de loisir et le projet est abandonné. Le canal est aujourd'hui un lieu de loisir et d'imagination, il attire et devient le théâtre de représentations culturelles multiples notamment de films particulièrement connus tel que « Hotel du Nord ».

3. La Seine au cœur des enjeux écologiques : repenser le fleuve et ses usages dans le contexte de la crise climatique

A. Une réappropriation des berges en adéquation avec des pratiques écoresponsables

Gabriele Lechner, met en avant dans le dossier « *Le fleuve dans la ville La valorisation des berges en milieu urbain »*[166] que les villes, après avoir longtemps marginalisé les fleuves, cherchent aujourd'hui à les remettre aux centres de leurs aménagements de manière à ce qu'ils retrouvent une fonction urbaine, notamment à Paris pour les berges qui était occupées par l'automobile. C'est la mise en place de projet telle que la piétonisation des voies sur berges ou encore la mise en place de Paris plage qui marque le retour d'un ancien usage des berges, celui d'un espace convivial et récréatif selon Lechner. Florentin Guitton dans « *Fleuve en ville, enjeux et perspectives dans les projets de reconquête* »[167] met en avant le fait que le fleuve est passé d'un espace productif à un espace récréatif, ce qui en fait aujourd'hui un espace central des zones dédiées aux loisirs et au bien-être dans la capitale Parisienne. La suppression des voies routières sur les berges, au profit de la piétonisation constitue selon Guitton une forme majeure de « reconquête » de la ville sur ces voies d'eau. La piétonisation de la rive droite en 2016 a également permis de créer le Parcs Rives de Seine, ou les installations sont limitées, ce qui permet de préserver le paysage historique (APUR).

Boudeffa A. Mehdi dans « *Le paysage fluvial et les grandes régions métropolitaines en Europe. Le Rhin comme nouvelle centralité »*[168] met en avant que les villes européennes traversent aujourd'hui une phase de redécouverte de leurs fleuves après avoir longtemps dénié leurs qualités urbaines. Selon l'auteur, le fleuve n'est plus une infrastructure de transport mais un fleuve paysage, qui vient structurer la métropole. Sylvie Servain-Courant dans le chapitre quatre du livre « *Urbanisme et inondation : outils de réconciliation et de valorisation »* [169], met

---

[166] Lechner, G. (2006). *Le fleuve dans la ville : la valorisation des berges en milieu urbain* (Note de synthèse). Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, Centre de documentation de l'urbanisme. http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/2006_ebook_CDU_fleuvedanslaville.pdf

[167] Guitton, F. (2020). *Fleuve en ville, enjeux et perspectives dans les projets de reconquête* [Mémoire de master, Université de Liège]. MatheO. http://hdl.handle.net/2268.2/10175

[168] Boudeffa, A. M. (2012). *Le paysage fluvial et les grandes régions métropolitaines en Europe : le Rhin comme nouvelle centralité*. Actes du colloque IS.Rivers 2012. GRAIE. https://graie.org/ISRivers/actes/pdf2012/1A103-177BOU.pdf

[169] Servain-Courant, S. (2014). Chapitre 4. L'aménagement des villes et la gestion des risques d'inondation post 1950. L'exemple de la Loire. In H.-J. Scarwell, G. Schmitt, & P.-G. Salvador (Éds.), *Urbanisme et inondation : Outils de réconciliation et de valorisation* (p. 95-124). Presses universitaires du Septentrion. https://doi.org/10.4000/books.septentrion.17447

en avant la même logique en passant d'une protection du fleuve purement technique à une logique de gestion globale qui mêle prévention, communication et valorisation du paysage.

La délocalisation des activités portuaires et industrielles laisse place à des friches le long de la voie d'eau que les villes cherchent à dynamiser en y rétablissant des fonctions urbaines et des liens de mobilités pour les habitants.

Selon Sylvie Servain-Courant, l'argument du développement durable est souvent utilisé par les politiques pour valoriser les paysages de l'eau, en utilisant les différentes contraintes de l'eau pour faire émerger de nouvelles innovations. Boudeffa A Mehdi, viens définir le fleuve comme un espace vécu résultant de la relation entre facteurs naturels et humains.

Sylvie Servain-Courant met en avant que tous les projets d'urbanisation massifs et « *niant les contraintes du milieu urbain* » comme celui de l'autoroute urbaine sur le canal Saint Martin, ont été stoppés au profit du développement d'espaces verts. Elle précise que le caractère inondable des berges permet de rendre compte de l'adaptation de la ville, par exemple la création de parc urbain en zone inondable comme à Angers permet à la fois de concilier prévention des crus et besoin de nature des citadins.

a) La dépollution des eaux au service de la baignade

i) Le processus de « publicisation »

L'article « *Plonger dans les canaux, reconquérir la Seine* » [170] écrit par Julia Moutiez traite de la reconquête des berges, du rapport contemplatif à un rapport immersif avec l'eau. La reconquête de la Seine à Paris passe par une publicisation de l'eau elle-même qui transforme les espaces de transit technique en un « refuge climatique » et un espace de liberté, cependant il y a des tensions entre pratique informelle et régulations institutionnelles.

Selon Julia Moutiez, les Parisiens se sont toujours baignés dans la seine, à la fois pour le loisir et l'hygiène, bien qu'avec le temps cette pratique a été petit à petit interdite pour des raisons de mœurs et de pudeur, mais également afin de laisser une place au trafic fluvial de plus en plus important. Elle précise que l'interdiction actuelle de baignade dans la Seine date de 1923. Malgré quelques persistances les habitants ont perdu petit à petit leurs anciennes proximités avec le fleuve. Selon elle, les canaux sont destinés à des usages industriels et logistiques et progressivement aux navigations touristiques et de plaisance, ce que confirme

[170] Moutiez, J. (2024). *Baigner et laver son corps en ville : Plonger dans les canaux, reconquérir la Seine*. *Baigner et laver son corps en ville*, 161–182. https://journals.openedition.org/gc/20578

mon terrain. *« La reconquête des espaces urbains s'étend progressivement aux cours d'eau de grandes villes comme Barcelone et Lyon dès les années 1980 »*. Elle explique que par ce fait les berges deviennent des espaces publics centraux dans les stratégies urbaines. Mais c'est un rapport à l'eau qui ne reste que autour de celle-ci et pas dedans. A Paris en 1990 commencent également des travaux d'aménagement le long des berges (Paris sans voiture, piétons). C'est à partir de 2002, qu'ouvre Paris Plage qui se pérennise en 2016, et en 2024 avec les J-O sont promis des espaces de baignade. Ce retour à la baignade s'insère dans un mouvement plus large qui se joue en Europe au sein de plusieurs grandes métropoles qui commencent à ouvrir leurs espaces afin d'y faire des activités aquatiques récréatives (Bale - Copenhague), ailleurs (Berlin, Londres, ou Vienne) la baignade « devient un moyen de s'approprier ces espaces pour certains groupes ». Et, à Paris, elle permet une amélioration de la qualité de l'eau comme aux Pays-Bas, car l'un permet l'autre. C'est également un outil pour lutter contre le réchauffement climatique.

La remunicipalisation de la distribution de l'eau, est votée par le conseil de Paris en 2008. Anne le Strat, adjointe au maire de Paris, chargée de l'eau, et présidente d'Eau de Paris (2009-2014), est interviewée dans le cadre de l'enquête de Julia Moutiez. Elle explique mener une réflexion plus large autour de l'accès à l'eau et ses pratiques dans la ville qui permet de faire apparaître l'eau en ville. On essaye de sortir d'une vision technique des eaux urbaines. Julia Moutiez cite également *Le livre bleu* dans lequel il est expliqué que la baignade doit se mettre en place dans un cadre où elle ne viendra pas déranger les pratiques existantes. Dans tout Paris sont installés des espaces de baignade, au début plus libres, défendus par des collectifs pour revendiquer le droit aux espaces, c'est le cas dans le bassin de la Villette où la baignade est seulement délimitée mais pas encadrée. Elle ne vient donc pas modifier le trafic fluvial. Sur le canal Saint-Martin qui est plus étroit lorsque des espaces de baignade sont ouverts ce sont sur des plages de quelques heures durant lesquelles le trafic fluvial est coupé. Alors que les espaces de baignades sont en pleines émergences, il y a des rassemblements de l'ensemble des acteurs concernés par le fleuve pour en parler, c'est-à-dire penser le fleuve au-delà de sa fonction industrielle ou de transport pour que les Parisiens puissent se les approprier. On parle de certains arrêts de navigations pendant certaines heures. Il y a des débats autour de la baignade le dimanche, ou encore dans des zones très peu concernées par la circulation fluviale. *« Solution technique permettant de limiter les impacts des futures baignades urbaines »,* selon elle il ne s'agit pas de remettre en question les usages existants du fleuve mais d'en permettre de nouveaux. Les prochains objectifs pourraient être d'ouvrir un canal seulement dédié à la baignade comme le projet flussbad à Berlin, mais pour l'instant on ouvre juste de plus en plus.

On est donc passé sur les voies d'eau à Paris d'un espace technique à publique, la baignade a déclenché un processus de « publicisation » des cours d'eau selon Julia Moutiez, c'est à dire que des espaces autrefois réservés à des usages privés et industriels sont progressivement réservés à des usages publics notamment des habitants. Cette réappropriation crée des potentiels conflits d'usage à la fois sur berges et en voies d'eau ce qui peut poser des défis majeurs pour les autorités à Berlin selon Gaëlle Rouillé-Kielo[171]. Julia Moutiez met en avant dans son analyse 3 modèles de mise en accès à l'eau qui illustrent cette transition :

- Le dispositif militant : Qui voit le fleuve comme un espace de liberté, un bien commun volé par les activités commerciales qu'il faut reconquérir de manière informelle.
- Le dispositif institutionnel : Qui vient transformer le fleuve en une extension de piscine publique avec des codes de surveillance et de régulation stricts, le fleuve devient un service public urbain.
- Le dispositif événement : Qui utilise le côté exceptionnel (comme le canal Saint-Martin) pour venir créer une parenthèse festive et modifier temporairement la hiérarchisation des usages en plaçant les loisirs au-dessus de la navigation.

Les jeux olympiques ont joué le rôle de l'héritage symbolique, et sont utilisés comme levier afin de pérenniser la baignade et placer le fleuve dans un nouvel imaginaire de sport et nature. La police des baignades, nouvelles institutions, permet de reprendre le pouvoir sur la représentation du fleuve, qui est souvent gérée par des instances nationales qui sont focaliser sur l'aspect utilitaire du fleuve. Selon elle, ils ont eu un véritable impact sur la réappropriation de la baignade car elle a permis l'accélération de sa mise en place[172].

La représentation du fleuve évolue vers un « co-usage » concerté, où la mobilité n'est plus vue comme un flux continue mais comme une activité qui peut s'arrêter ponctuellement (par exemple le matin afin de permettre la baignade) afin de laisser de la place à la fonction de loisir du fleuve.

[171] Rouillé-Kielo, G., Le Métayer, J., Bouleau, G., Gramaglia, C., & Allouche, A. (s. d.). *La baignade urbaine en eau vive au-delà de l'enjeu bactériologique. Regards croisés Paris/Berlin*. PIREN-Seine. https://doi.org/10.26047/PIREN.RAPP.ANN.2022.VOL18

[172] Moutiez, J. (2021). Se baigner à nouveau dans la Seine : L'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. *Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace*, (25). https://doi.org/10.4000/paysage.24706

La mission d'Information et d'Évaluation de la Seine[173] (MIE) met en avant que la qualité de l'eau serait le baromètre de la protection du fleuve, plus elle est importante, plus le fleuve est protégé, afin que les espaces de la voie d'eau soient protégés. L'eau de la Seine n'a par exemple jamais été aussi propre depuis l'ère industrielle, ce qui a rendu l'objectif de la baignade pour les JO 2024 réaliste. Dans le rapport de la MIE, Pierre Rabadan, souligne le fait que la baignabilité de la Seine fait partie d'un processus, c'est un levier politique pour imposer des normes d'assainissement, comme la mise en conformité de 35 000 branchements d'eau usée, qui est également le travail de la CCGG.

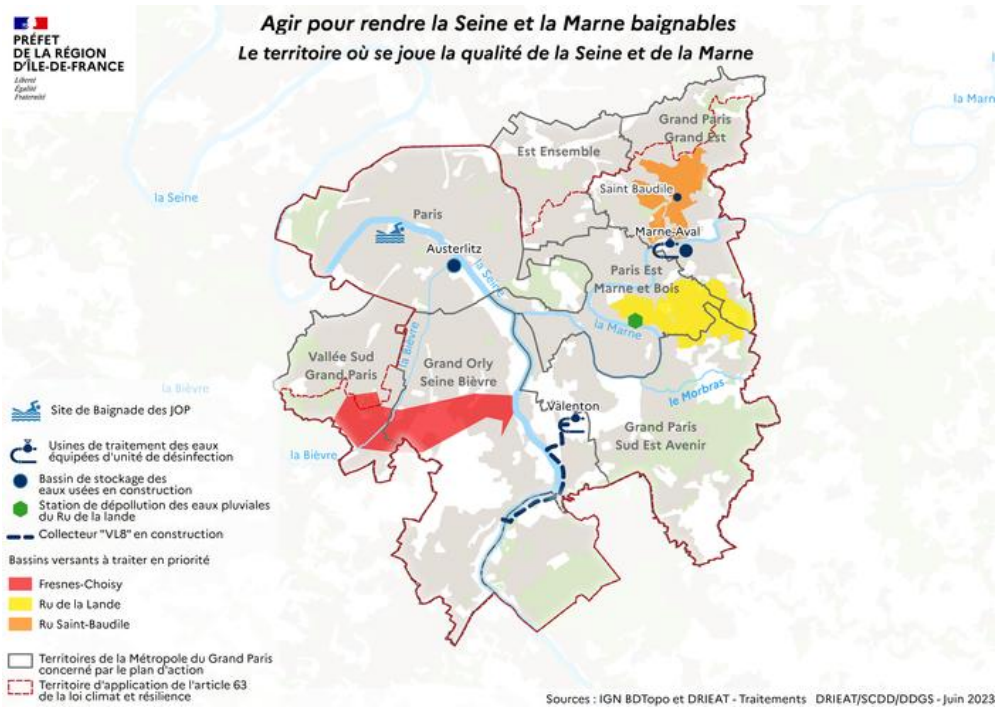


Figure 110 : Carte des processus mis en place pour rendre la Seine baignable et donc plus saine et écologique – Publiée dans le cadre du projet pour rendre la Seine baignable pour les Jeux olympiques, disponible sur le site de la DRIEAT – Juin 2023 – Source IGN BDTopo et DRIEAT

ii) Berlin - Flussbad : étude de cas

La réappropriation passe également par un retour à la baignade, une pratique commune depuis plusieurs siècles mais interdite depuis 1923. La baignade au-delà du symbole de réappropriation écologique et sociale qu'elle représente, est un véritable moteur de transformation de l'espace public, à la fois à Paris mais également à Berlin, ville sur laquelle s'exerce la même logique.

[173] Canal, G., & Chevandier, T. (2021). *La Seine : restituer la Seine aux Parisiens* (Rapport de la Mission d'information et d'évaluation). Conseil de Paris.
https://cdn.paris.fr/paris/2021/06/18/0c137c592a11fac120a42166824c58d3.pdf

La tradition de la baignade est ancienne à Berlin, c'était une pratique importante, mais elle a quasiment disparu depuis 1925 dans la Spree en raison d'interdictions. Ces interdictions sont dues à des préoccupations de santé publique car la qualité de l'eau était jugée trop mauvaise. Le fait de voir la baignade interdite a eu beaucoup d'impact, et plusieurs projets autour de la réouverture de la baignade dans le fleuve ont tenté de se mettre en place. Flussbad Berlin, est un projet de baignade dans le canal de la Spree qui a vu le jour et qui permet de « remplacer » la baignade directement dans la rivière[174].

Le conflit majeur qui se joue aujourd'hui dans la ville est la fréquentation humaine face à la protection de la faune autour de ces espaces, notamment lors de la baignade. Berlin fait face à des sécheresses importantes, de ce fait ces voies d'eau sont essentielles et tout un plan de gestion est mis en place, c'est pour cela que la baignade est un peu limitée car elle participe à la pollution de l'eau, avec la crème solaire par exemple. L'accès à l'eau est vue comme une stratégie pour lutter contre les îlots de chaleur urbains par les autorités de la ville. La Spree en général et ces canaux sont juridiquement des voies d'eau fédérale, la navigation est prioritaire pour le tourisme et le commerce. Ce qui rend la baignade limitée et contrôlée pour des raisons de sécurité.

A Berlin, la baignade s'intègre dans une démarche de service public historique, avec un large réseau. Les risques sécuritaires tels que la noyade, ou encore écologiques, sont plus mis en avant par les autorités que le risque bactériologique. La présence de navigation est un risque majeur pour les baigneurs qui sont souvent invisibles des bateaux, ce qui rend la cohabitation entre la logistique pour le transport fluvial complexe (notamment au niveau du canal) et qui demande une bonne gestion des activités[175].

Ici la baignade agit comme un indicateur écologique plutôt que festif contrairement à Paris, le fait que les Berlinois puissent s'y baigner ou pas dépend de la qualité de l'eau. Lorsqu'ils ne peuvent pas, cela inquiète et les habitants cherchent à s'y rendre de nouveau, et cela passe donc pas une gestion protectrice de l'eau. Alors qu'à Paris la qualité de l'eau est un facteur secondaire, le retour à la baignade est notamment lié aux importantes chaleurs et un besoin d'adaptation des activités et loisirs à ces températures.

---

[174] Walt, S. van der. (2020). Flussbad Berlin, un projet citoyen de baignade urbaine dans le canal de la Spree. *Allemagne d'aujourd'hui*, *234*(4), 59-70. https://doi.org/10.3917/all.234.0059

[175] Rouillé-Kielo, G., Le Métayer, J., Bouleau, G., Gramaglia, C., & Allouche, A. (s. d.). *La baignade urbaine en eau vive au-delà de l'enjeu bactériologique. Regards croisés Paris/Berlin*. PIREN-Seine. https://doi.org/10.26047/PIREN.RAPP.ANN.2022.VOL18

Julia Moutiez souligne que la baignade fait désormais partie intégrante des politiques municipales, ce qui permet de ne plus voir l'eau sous un angle technique mais comme une « aménité de rafraîchissement » aujourd'hui indispensable pour lutter contre les îlots de chaleurs urbains[176]. Selon Sibylle van der Walt dans « *Flussbad Berlin, un projet citoyen de baignade urbaine dans le canal de la Spree* »[177] qui nous parle de la baignade à Berlin, le retour à la baignade va rendre à la rivière son statut de bien culturel et commun, et elle va pousser les habitants à se soucier de la qualité de l'eau comme il s'y baigne, ce qui transforme un simple cours d'eau en un milieu vivant à protéger. C'est quelque chose que l'on peut observer en France, notamment depuis l'ouverture à la baignade dans le canal Saint Martin, le lendemain de la fête de la musique une vidéo circulait illustrant les professionnels nettoyant les berges qui déplaçaient les déchets dans l'eau, ce qui a beaucoup fait parler les parisiens et inciter le nouveau maire à prendre des mesures. Cependant cette ouverture étant présente il n'y a pas de chiffre montrant une amélioration de la qualité de l'eau depuis l'ouverture à la baignade car les habitants y feraient attention. Selon Julia Moutiez le projet de baignade agit comme un catalyseur pour améliorer les politiques environnementales et d'assainissement en imposant des objectifs de qualité de l'eau[178]. Gaelle Rouillé Kielo, rappelle que la gestion de la baignade en ville est particulièrement complexe, et le devient de plus en plus avec le réchauffement climatique, car les enjeux dépassent la conformité bactériologique, avec la question des conflits d'usage que nous avons pu aborder en amont[179].

Entre Paris et Berlin il y a selon Sibylle Van der Walt une importante différence de gouvernance, en effet, le projet Flussbad Berlin, un projet de baignade, est née de l'initiative citoyenne et décentralisée, alors que le projet parisien suit lui une logique de « top-down » c'est à dire du haut vers le bas, donc piloté par l'administration municipale. Sauf depuis quelques mois avec les importantes chaleurs qui ont poussé des personnes à se baigner avant les autorisations, mais ce n'est pas un projet, c'est juste une réappropriation de l'espace par quelques personnes afin de s'y baigner malgré les interdictions. Le projet berlinois illustre

[176] Moutiez, J. (2024). Plonger dans les canaux, reconquérir la Seine. *Géographie et cultures*, (120-121), Article 120-121. https://doi.org/10.4000/11tj3
[177] Walt, S. van der. (2020). Flussbad Berlin, un projet citoyen de baignade urbaine dans le canal de la Spree. *Allemagne d'aujourd'hui*, *234*(4), 59-70. https://doi.org/10.3917/all.234.0059
[178] Moutiez, J. (2021). Se baigner à nouveau dans la Seine : L'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. *Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace*, (25). https://doi.org/10.4000/paysage.24706
[179] Rouillé-Kielo, G., Le Métayer, J., Bouleau, G., Gramaglia, C., & Allouche, A. (s. d.). *La baignade urbaine en eau vive au-delà de l'enjeu bactériologique. Regards croisés Paris/Berlin*. PIREN-Seine. https://doi.org/10.26047/PIREN.RAPP.ANN.2022.VOL18

comment une friche fonctionnelle au cœur d'un site prestigieux peut être transformée en espace de baignade naturelle grâce à des filtres minéraux et végétaux, ce qui permet d'intégrer la nature au milieu de la Culture. Cependant, paradoxalement à Paris, Sibylle van der Walt met en avant le fait que Paris a devancé Berlin en termes de réalisation concrète du projet car l'ouverture à la baignade dans le bassin de la Villette a été envisagée au même moment et pourtant elle a ouvert dès 2017 malgré un processus administratif plus classique. Les auteurs mettent ici en avant que la baignade est un véritable outil de renégociation du partage des usages de l'eau urbaine, en faisant passer le fleuve d'une simple infrastructure à un espace de vie écologique.

Le projet Flussbad Berlin est initié par les frères Elder, des architectes, qui visent à réhabiliter une section du canal de la Spree inutilisée depuis plusieurs siècles. Le projet a été soutenu par le Sénat de Berlin en 2017.



Figure 111 : Illustration du projet Flussbad Berlin – Publiée sur le site *Future Architecture*

Le canal de Spree, grâce au programme, est utilisé pour s'y baigner notamment lors de fortes chaleurs. Depuis 2015 une compétition de natation est organisée tous les ans dans le canal.



Figure 112 : Photo de baigneurs dans le canal Flussbad Berlin – Publiée sur le site *Swissinfo*

Berlin possède de nombreux sites de baignade en dehors de la Spree et de son canal, notamment sur des lacs périurbains, avec des usages diversifiés entre loisir et baignade. Il y a une hausse de la « baignade sauvage » dans le centre-ville de Berlin qui est poussée par les canicules et une meilleure perception de la qualité de l'eau, qui au début, en 1925, effrayait beaucoup plus. Le projet Flussbad Berlin est porté par l'association citoyenne du même nom, des acteurs publics tel que le Sénat de Berlin et le gouvernement général. Cependant il y a eu des tensions avec les responsables de la protection

des monuments, car ils craignaient des nuisances, déchets ou encore la présence de personnes peu vêtues à proximité de sites classés au patrimoine de l'Unesco. Il y avait également des débats autour du projet de renaturalisation du canal qui ne plaisait pas à certaines personnes car cela allait changer l'aspect du canal. Le projet Flussbad comprend la renaturalisation d'une partie du canal, et afin de polluer le moins possible a été installé un filtre naturel afin de traiter l'eau biologiquement. Le filtre est utilisé comme un outil de sensibilisation de la pollution de l'eau, avec des applications en temps réel qui informe les habitants de la qualité de l'eau en temps réel[180].

L'accès à l'eau est vu comme une stratégie pour lutter contre les îlots de chaleur urbaine par les autorités de la ville. Les berlinois se réapproprient les espaces, sur la Spree il n'y a pas d'aménagement ou très peu.

iii) Historique politique de la promesse de baignade à Paris

La Seine est passée d'une infrastructure technique à un corridor écologique et social. Dans un premier temps cette reconquête s'est faite par les berges, L'APUR dans le cahier des prescriptions de 2022[181], viens justement souligner le fait que les voies sur berges qui ont été transformées en en parc, notamment le parc rive de Seine, vise à assurer une unité paysagère alliant à la fois le minéral et le végétal afin de former un socle à l'espace publique. L'objectif politique actuel est d'étendre la continuité piétonne et cyclable afin qu'elle soit à 100% sur les berges des deux rives selon la Mission d'information et d'évaluation[182]. Elle met également en avant que cette piétonisation soit perçue par les riverains comme une respiration, car les dangers des voitures n'existent plus. Même si la piétonisation génère de nouveaux enjeux, notamment de propreté et tranquillité. C'est une logique qui est apparue dès l'origine du mouvement de renaturation des berges, en effet comme on peut le lire dans le Plan directeur de 1978/1987 de l'APUR, dès les années 70 il était question de supprimer les berges sur les canaux afin de les rendre au pêcheur[183].

---

[180] Walt, S. van der. (2020). Flussbad Berlin, un projet citoyen de baignade urbaine dans le canal de la Spree. *Allemagne d'aujourd'hui*, *234*(4), 59-70. https://doi.org/10.3917/all.234.0059

[181] *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*. (2022).

[182] Canal, G., & Chevandier, T. (2021). *La Seine : restituer la Seine aux Parisiens* (Rapport de la Mission d'information et d'évaluation). Conseil de Paris. https://cdn.paris.fr/paris/2021/06/18/0c137c592a11fac120a42166824c58d3.pdf

[183] *Plan directeur de mise en valeur des canaux de la Seine à La Villette | 1978 / 1987 | S'imaginer Paris et le Grand Paris | 50ans.apur.org*. (s. d.). Consulté 11 juillet 2026, à l'adresse https://50ans.apur.org/fr/home/1978-1987/plan-directeur-de-mise-en-valeur-des-canaux-de-la-seine-a-la-villette-1319.html

La renaturalisation permet de lutter contre les îlots de chaleur, la notion de sol vivant, le cahier des prescription des berges de Seine[184], met en avant le fait que ce sont les sol sur lesquels se développent de la végétation qui permettent le mieux de créer des zones de fraîcheur, donc planter des arbres ne suffit plus il est question de retirer le bitume des berges afin de favoriser la perméabilité et la fraîcheur, pour se faire la Mission d'Information et d'Évaluation (MIE)[185] propose des objectifs chiffrés de débitumages là où la circulation a été supprimée. Les choix de végétation à mettre en place sur les berges sont désormais dictés par le changement climatique et se doit de résister à l'environnement complexe de Paris et de sa voie d'eau, les plantes doivent être verticales afin de réduire la réverbération de la chaleur tout en préservant le patrimoine qui est en pierre.

Dans le livret de ressource « *La mobilité écoresponsable* » pour le Grand Lyon[186] il est mentionné que les mobilités douces, sont essentielles à la santé publique car elles permettent de réduire les nuisances sonores, car les bruits de la route sont la première source de gêne en ville. La création d'infrastructures routières est moins efficace pour la fluidité du trafic que la maîtrise de la demande selon le rapport d'activité « Étude globale aménagement-mobilité sur l'Est francilien » [187] qui est ici une réappropriation de cet espace pour les piétons. Le développement du vélo sur les berges doit être accompagné d'une signalétique claire afin de séparer les flux rapides des flux les plus lents et ainsi éviter les accidents sur des espaces parfois exigus selon la MIE.

La prise de conscience de la pollution des cours d'eau pendant la 2ème moitié du 20ème siècle a été un la principale motivation d'un retour vers le fleuve selon Guitton[188]. Danglot et le Start dans « *L'eau comme bien commun ? Un retour sur l'expérience parisienne de*

[184] Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur). (2022, octobre). *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*. https://www.apur.org/sites/default/files/cahier_prescriptions_berges_seine.pdf?token=bzQRophV

[185] Canal, G., & Chevandier, T. (2021). *La Seine : restituer la Seine aux Parisiens* (Rapport de la Mission d'information et d'évaluation). Conseil de Paris. https://cdn.paris.fr/paris/2021/06/18/0c137c592a11fac120a42166824c58d3.pdf

[186] Grand Lyon. (2009). *La mobilité écoresponsable : livret ressources*. http://www.reperes-dd.org/uploads/media/gl_livret_enseignants_mobilite.pdf

[187] Minard, V., Ali, A., & Taverne, N. (2020). *Étude globale aménagement-mobilité sur l'Est francilien : rapport d'étude*. Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France (DRIEAT). https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/est_francilien_rapport__opt.pdf

[188] Guitton, F. (2020). *Fleuve en ville, enjeux et perspectives dans les projets de reconquête* [Mémoire de master, Université de Liège]. MatheO. http://hdl.handle.net/2268.2/10175

remunicipalisation »[189] viennent mettre en avant le fait que la politique actuelle d'eau de Paris va venir privilégier le préventif, c'est-à-dire en protégeant notamment les aires de captage en amont afin de préserver la qualité de la ressource sans avoir à multiplier les usines de traitement des eaux qui sont coûteuses. Le fait que le cycle de l'eau parisien soit aujourd'hui traité par un seul acteur public permet une meilleure maîtrise de la protection de l'environnement sur l'ensemble du réseau.

La baignade était une activité populaire au 19ème siècle, il y avait beaucoup d'établissements de bain sur les berges de Seine avant qu'elle soit exclue par l'utilisation industrielle. [190]

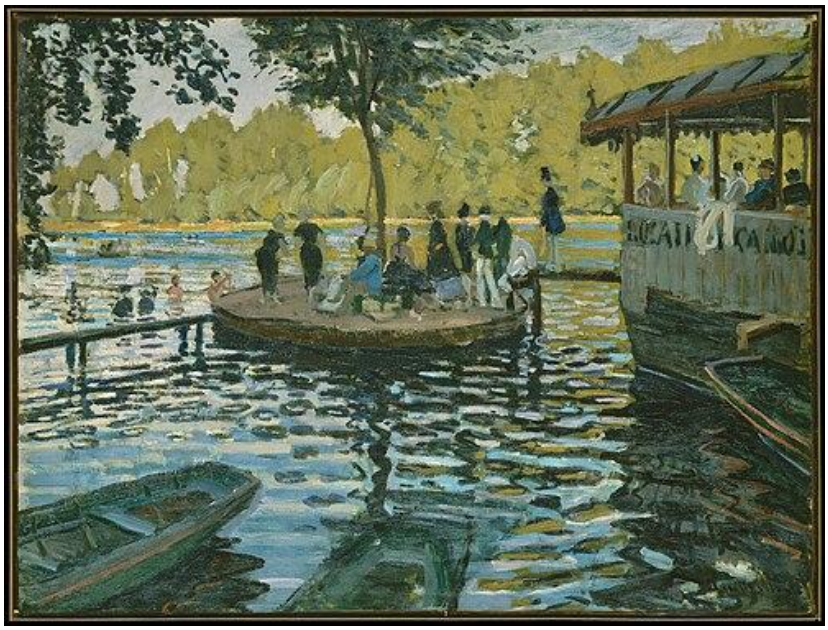


Figure 113 : Peinture « La Grenouillère » de Claude Monet : La Grenouillère était un restaurant de bains sur la Seine – Publiée sur *Wikipédia* – 1869

Jacques Chirac avait promis dès 1988 la baignabilité dans la Seine, Guitton met en avant qu'en 2020 la promesse n'avait pas été tenue, c'est le cas aujourd'hui mais c'est un engagement qui n'a pu se mettre en place qu'avec les JO qui ont permis l'accélération du processus[191]. Claude Danglot et Anne le Start, soulignent que la remunicipalisation de l'eau à Paris a pour objectif de permettre au citoyen de se réapproprier l'eau comme un bien commun, à travers un enjeux démocratique et environnemental fort[192].

iv) Berlin / Paris, entre confiance et défiance

[189] Strat, C. D., Anne Le. (2011, mars 19). L'eau comme bien commun ? Un retour sur l'expérience parisienne de remunicipalisation. *Contretemps*. https://coucou.contretemps.eu/leau-comme-bien-commun-un-retour-sur-lexperience-parisienne-de-remunicipalisation/

[190] Lechner, G. (2006). *Le fleuve dans la ville : la valorisation des berges en milieu urbain* (Note de synthèse). Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, Centre de documentation de l'urbanisme. http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/2006_ebook_CDU_fleuvedanslaville.pdf

[191] Guitton, F. (2020). *Fleuve en ville, enjeux et perspectives dans les projets de reconquête* [Mémoire de master, Université de Liège]. MatheO. http://hdl.handle.net/2268.2/10175

[192] Strat, C. D., Anne Le. (2011, mars 19). L'eau comme bien commun ? Un retour sur l'expérience parisienne de remunicipalisation. *Contretemps*. https://coucou.contretemps.eu/leau-comme-bien-commun-un-retour-sur-lexperience-parisienne-de-remunicipalisation/

De plus en plus de métropoles en Europe veulent créer des sites de baignades dans les cours d'eau qui les traversent. L'ouverture est accordée selon l'UE si l'eau est considérée comme propre à la baignade. Donc le plus souvent l'ouverture à la baignade est soumise à une enquête bactériologique qui encadre son accès. Ici le but est de voir quels sont les autres enjeux que la question bactériologique qui permettra l'ouverture à la baignade. A Paris cela s'inscrit avec les JO mais la population n'est pas toujours très investie en raison de la peur des pollutions. Alors que à Berlin l'assainissement est très différent. L'argent n'est pas investi de la même manière. De plus la population berlinoise est beaucoup plus en confiance avec les autorités responsable de l'assainissement de l'eau, contrairement à Paris. A Paris, une grande partie des habitants refusent de se baigner car ils ne font pas confiance aux autorités organisatrices et gestionnaires et doutent de la qualité de l'eau [193].

v) Se baignait-on à Paris avant les aménagements ?

Avant les aménagements, la baignade à Paris se faisait malgré tout sa place. En effet, comme cet été 2026, les années précédentes, lors des fortes chaleurs, le canal, mais également certains endroits de la Seine, notamment en banlieue, attiraient les baigneurs parisiens en quête de fraicheur via des baignades sauvages. Les chaleurs ne sont pas la seule raison de la baignade, on peut citer le groupe de baignade des « Ourcq Polaire » un groupe de baignade en eau froide qui malgré l'interdiction perdure depuis plusieurs années le long du canal de l'Ourcq[194]. Le principe ici est de se baigner dans les eaux fraîches de Paris. Encore en 2026, avant l'ouverture d'un espace de baignade sur les canaux par le Maire Emanuel Grégoire, les canaux ont été complètement réapproprié par les habitants cherchant à se rafraichir lors des fortes chaleurs, et malgré la mise en place d'espaces dédiés à la baignade, de nombreuses personnes continuaient à se baigner sur des zones encore interdites telles que les écluses.



Figure 114 : Photo des « Ourcq Polaires », groupe de baigneurs en hiver dans le canal de l'Ourcq – Publiée sur le site du Parisien – 2022

[193] Rouillé-Kielo, G., Le Métayer, J., Bouleau, G., Gramaglia, C., & Allouche, A. (s. d.). *La baignade urbaine en eau vive au-delà de l'enjeu bactériologique. Regards croisés Paris/Berlin*. PIREN-Seine. https://doi.org/10.26047/PIREN.RAPP.ANN.2022.VOL18

[194] Alexandre, A. (2022, février 19). *«Depuis, je n'ai plus de rhume» : Avec les Ourcq polaires, ces nageurs en eau froide qui se baignent dans le canal*. leparisien.fr. https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/depuis-je-nai-plus-de-rhume-avec-les-ourcq-polaires-ces-nageurs-en-eau-froide-qui-se-baignent-dans-le-canal-19-02-2022-ZJ3EEVVPNJECXFPHX4F5AJGJVY.php

b) Mise en perspective internationale : Rome, une ville qui n'arrive pas encore à retourner au fleuve, malgré un souhait de lutter contre les pollutions et la chaleur.

i) Rome, un contre-exemple de mise à distance

Comme j'ai pu l'expliciter plus tôt, Rome possède une histoire très riche, notamment autour de son fleuve, tout comme Paris, cependant les représentations autour sont très différentes et elles ont grandement dicté les aménagements autour du fleuve. En effet, le documentaire « *Rome sur le Tibre* » réalisé par France Télévision dans le cadre de l'émission « *Des racines et des ailes* »[195] met en avant le fait que les berges de la ville sont représentées comme un lieu important pour les religieux, car au 16ème siècle il y aurait lieu les retrouvailles avec la Madone. En 1555 le ghetto de Rome s'est installé proche du fleuve en zone inondable. C'était donc une zone hautement investie par les habitants. Au 16ème siècle toujours, la communauté juive commerçait sur le port de la ville, où avait lieu des banquets de la renaissance et où on jetait la vaisselle dans le Tibre. Il avait une fonction de transport urbain très importante avant que les crues poussent la ville et les habitants à déserter cette zone.



Figure 115 : Peinture « *Une vue du Tibre au Porto della Legna à Rome, avec le château Saint-Ange et la basilique Saint-Pierre en arrière-plan* », peinte par Gaspar van Wittel vers la fin du XVIIe ou le début du XVIIIe siècle. On y voit le Tibre avant la création des murs protégeant mais séparant le fleuve de la ville – Publiée sur le site *Pixels*

C'est au 20ème siècle que cette logique s'inverse, tout comme à Paris et dans de nombreuses métropoles fluviales on prend peur du fleuve et de ses risques, notamment de crues. D'importants parapets ont été construits dans le but de protéger ces zones inondables mais également la ville des crues meurtrières.

Historiquement la voies d'eau du fleuve faisait usage de moyen de transport central, elle est mentionnée dans la vidéo comme une figure de « voie rapide » qui permettrait de passer au-delà des nombreuses congestions automobiles dans la ville, cependant malgré cette image le

[195] *Rome sur le Tibre—YouTube*. (s. d.). Consulté 11 juillet 2026, à l'adresse https://www.youtube.com/watch?v=YB8mY9Jd5DE

transport est aujourd'hui quasi nul et non orienté vers une logistique urbaine. Le Tibre est décrit comme étant à une distance importante entre la ville et le fleuve. Dans la source il est considéré comme le fleuve oublié de Rome, il est perçu par les habitants comme un « monde à l'écart », il le voit comme « emmuré » et déconnecté de la vie urbaine quotidienne. Il est à l'écart de la ville malgré sa place centrale depuis que l'on a décidé de s'en protéger, il était perçu comme un danger et non plus comme une denrée comme auparavant. Depuis quelques années des aménagements, notamment de loisirs, se mettent en place afin que le fleuve reprenne une place dans la vie des habitants, un projet de baignade est également envisagé.



Figure 116 : Photo aérienne actuelle du Tibre dans Rome – Publiée sur le site *En vol* - 2026

Il y a des tensions entre les habitants qui aimeraient avoir accès aux fleuves notamment pour la baignade en été. Cependant la dangerosité du fleuve ne permet pas d'en autoriser la baignade.

Les berges sont réinvesties en été car l'eau permet de rafraîchir la zone autour d'elle et d'en, faire un bon espace de détente.

Le Tibre est passé de centre de la vie urbaine et du transport à Rome à un espace séparé physiquement de la ville par des murs de protection. Ces murs ont créé une limite physique mais également mentale. Cette mise à distance, crée un paradoxe où le fleuve possède une place centrale géographiquement mais où c'est un espace marginalisé, délaissé en hiver et seulement utile en été.

Selon la vidéo, les usages varient en fonction de leurs localisations et de la saisonnalité. De manière saisonnière, il y a des usages religieux avec la procession de la Madonna Fiumarola qui a lieu une fois par an. Selon le documentaire les romains y aurait toujours été très fidèles. Pendant l'été, à partir du mois de juin les quais deviennent une "galerie à ciel ouvert" avec beaucoup d'aménagements adaptés aux loisirs, avec des événements culturels, ou encore des restaurants. Comme usages permanents on y trouve des habitations : dans le reportage un

homme vivant sur une maison flottante aménagé sur le fleuve amarré aux rives, et des usages sportifs, avec notamment des clubs de canoë. Sur L'île Tibérine on retrouve un important hôpital, où naissent une importante partie des romains aujourd'hui. Le fleuve est également protégé par une brigade spécialisée. Les mobilités sur le fleuve sont jugées comme marginales par rapport à avant, il y en a toujours mais le rendement n'est pas très important, on ne peut plus traverser tout le fleuve en une seule fois. La baignade, contrairement à Paris, y est complètement interdite car considérée comme bien trop dangereuse en raison de la morphologie actuelle du fleuve. Elle était autorisée avant[196].

c) Vers la renaturalisation des berges ?

i) Retirer le bitume pour favoriser perméabilité et fraîcheur.

L'Apur vient définir les berges comme un outil de résilience face au changement climatique, car elle permet de créer des espaces de fraîcheur pour lutter contre les îlots de chaleur et permet donc le rafraîchissement urbain et la biodiversité. Pour que ces espaces soient les plus efficaces possible la végétation doit privilégier des espaces de milieux humides et des espaces indigènes régionales pour plus de 50% des plantations[197]. En plus de la végétalisation, le fleuve a un véritable intérêt thermique comme le met en avant Guitton, car le fleuve agit comme un régulateur lors des canicules et permet de baisser la température de l'air d'environ 2 degrés dans un rayon de 30 mètres autour de son lit. Il y a également des projets qui sont qualifiés de résilients par Guitton car ils se mettent en place autour du fleuve, avec le parc de Billancourt ou encore les docks de Saint-Ouen, et permettent de devenir des zones d'expansion pour l'eau lors des crues, en offrant des habitats pour la faune urbaine[198]. Selon Lechner, la volonté de renaturation des berges permettrait l'épuration naturelle de l'eau et le maintien de la vie aquatique en répondant au besoin de nature des habitants[199].

---

[196] *Rome sur le Tibre—YouTube*. (s. d.). Consulté 12 juillet 2026, à l'adresse https://www.youtube.com/watch?v=YB8mY9Jd5DE

[197] Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur). (2022, octobre). *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*. https://www.apur.org/sites/default/files/cahier_prescriptions_berges_seine.pdf?token=bzQRophV

[198] Guitton, F. (2020). *Fleuve en ville, enjeux et perspectives dans les projets de reconquête* [Mémoire de master, Université de Liège]. MatheO. http://hdl.handle.net/2268.2/10175

[199] Lechner, G. (2006). *Le fleuve dans la ville : la valorisation des berges en milieu urbain* (Note de synthèse). Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, Centre de documentation de l'urbanisme. http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/2006_ebook_CDU_fleuvedanslaville.pdf

ii) Des aménagements écologiques qui dépassent l'échelle de la ville.

Plusieurs organismes proposent des projets de développement de la Seine à l'horizon 2030, 40 et 50, ces différents plans placent le fleuve comme un espace de vie, de production durable et de rafraîchissement urbain. Pour chacun des projets portant sur la vallée de la Seine que j'ai pu étudier : le Schéma stratégique de la vallée de la Seine « *Un projet de développement à l'horizon 2030* »[200] et « *Quelle(s) Vallée(s) de la Seine en 2040 ? Enjeux et défis d'un territoire d'ambition* »[201] et enfin « *Reconquête (re)penser l'aménagement durable des berges de seine »*[202] un projet d'étude d'architecture réalisé par laura Barbe ; Bérénice Bourgoin et Romane Cerci. Ces projets proposent une reconnexion entre la ville et l'eau en trois temporalités. Déjà dès 2024, il y avait comme projet d'aménager des gradins de manière durable à l'Hôtel de ville et des plateformes flottantes en bois à Concorde afin de favoriser la pause et la tranquillité au bord de l'eau pour lutter contre les îlots de chaleur créés par le béton. En 2050, apparaît souvent l'idée d'intégrer des plantations directement sur le fleuve en faisant de la Seine un lieu de production au milieu de la capitale. Ce sont des aménagements résilients qui peuvent être immergés ou peuvent flotter afin de s'adapter au crues, l'eau ne serait donc plus un danger mais un atout du paysage.

L'institut Paris Région (Atlas 2040) [203] et le Schéma Stratégique 2030[204], envisagent la Seine comme la zone principale d'un nouveau système de transport. Le projet la *« Seine à Vélo »*[205] (V33), présenté par l'institut Paris Région, un projet de véloroute continue de Paris jusqu'à l'estuaire du fleuve est un levier majeur de développement durable, et permet aux

---

[200] Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine. (2015). *Schéma stratégique Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030*. https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/1.schema_strategique_2030_40dad.pdf

[201] Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine. (2020). *Quelle(s) Vallée(s) de la Seine en 2040 ? Enjeux et défis d'un territoire d'ambition : 30 cartes pour comprendre*. Institut Paris Region. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/Institut/ORFL/Etudes/ressources/05-Axe_Seine/2020_VDS_atlas_quelle_vallee_de_la_seine_2040_2020.pdf

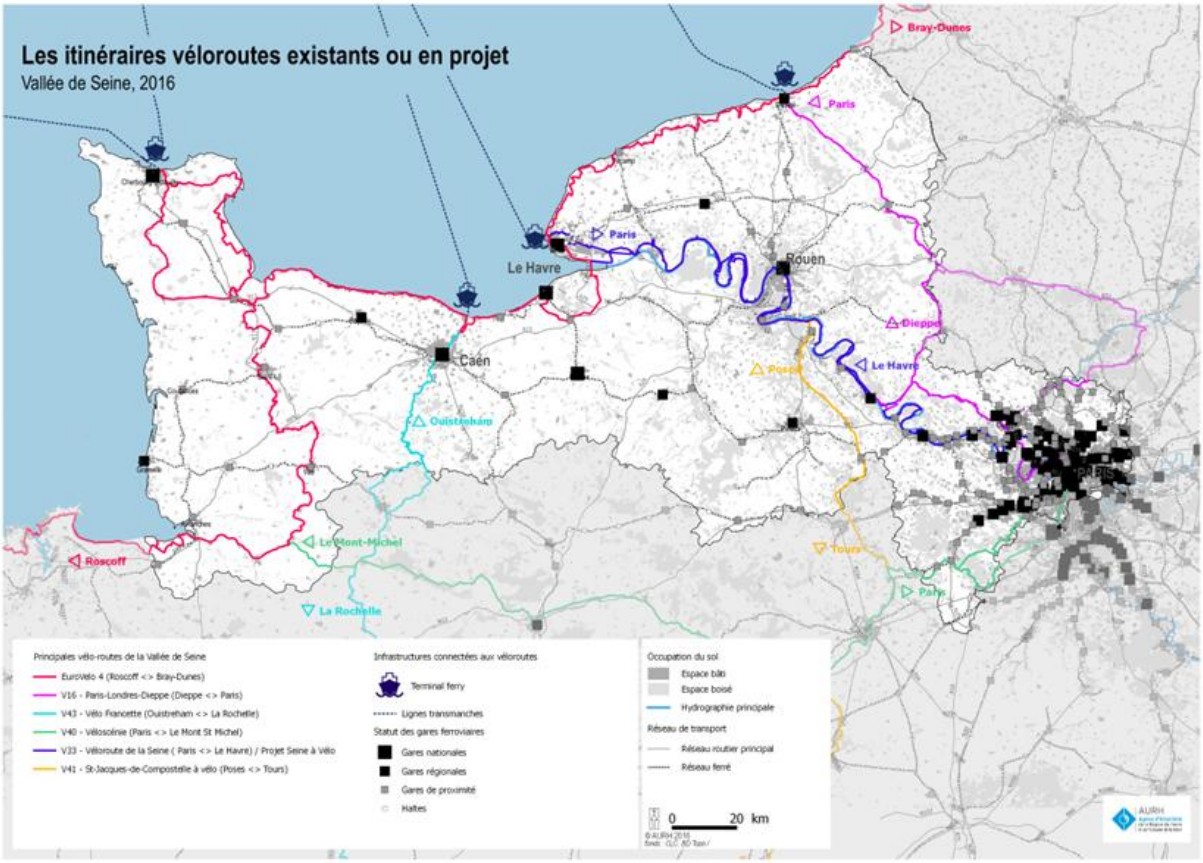
[202] Barbe, L., Bourgoin, B., & Cercy, R. (2021). *Paris, ville hydraulique : redessiner la ville avec l'eau — La Seine et les canaux — Reconquête : (re)penser l'aménagement durable des berges de Seine* [Travail d'atelier]. École nationale supérieure d'architecture de Paris-Malaquais. https://paris-malaquais.archi.fr/ecole/wp-content/uploads/sites/18/2021/04/07_amenagement-des-berges.pdf

[203] Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine. (2020). *Quelle(s) Vallée(s) de la Seine en 2040 ? Enjeux et défis d'un territoire d'ambition : 30 cartes pour comprendre*. Institut Paris Region. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/Institut/ORFL/Etudes/ressources/05-Axe_Seine/2020_VDS_atlas_quelle_vallee_de_la_seine_2040_2020.pdf

[204] Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine. (2015). *Schéma stratégique Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030*. https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/1.schema_strategique_2030_40dad.pdf

[205][205] Region, L. P. (s. d.). *À vélo le long de la Seine : Vers un itinéraire cyclable à l'amont de Paris*. L'Institut Paris Region. Consulté 12 juillet 2026, à l'adresse https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/a-velo-le-long-de-la-seine-vers-un-itineraire-cyclable-a-lamont-de-paris/

Parisiens d'avoir accès à des loisirs à proximité. L'institut prévoit également que la vallée de la Seine devienne le laboratoire de l'électro-mobilité et des nouveaux services de mobilité durable, notamment avec le développement de mobilités fluviales peu polluantes comme de la logistique fluviale. Le schéma stratégique 2030[206], projette lui d'encourager la multimodalité le long des berges en multipliant les pôles d'intermodalité afin d'encourager le passage de la voiture



individuelle au vélo, covoiturage ou encore transport fluvial.

Figure 117 : Carte des itinéraires de véloroutes existantes ou en projet sur la vallée de la Seine – Publiée dans le cadre de l'étude « *Véloroute des bords de Seine levier de développement durable de la* vallée » par l'organisation de la Vallée de la Seine - 2016

Dans chacune des projections, il est mentionné l'importance de retourner au fleuve naturel. L'institut Paris Région met en avant l'objectif « zéro artificialisation nette » qui permettrait de débitumer certains sols et favoriser la renaturalisation, et donc améliorer la qualité de vie et la biodiversité sur les berges. La Seine est traitée par le schéma stratégique comme un corridor biologique continu, et aux canicules et aux risques de crue, l'eau est projetée

[206] Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine. (2015). *Schéma stratégique Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030*. https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/1.schema_strategique_2030_40dad.pdf

comme une « aménité de rafraîchissement » indispensable pour rendre la densité urbaine habitable[207].

Enfin le schéma directeur rappelle que l'amélioration de l'eau est un impératif pour permettre de nouveaux usages tels que la baignade ou les activités de plaisance. L'institut Paris Région met en avant que la qualité de l'eau, mais également de l'air, sont les facteurs essentiels de l'attractivité économique, et les entreprises et habitants s'installent là où le cadre de vie est sain et tourné vers la nature[208].

[207] Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine. (2015). *Schéma stratégique Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030*. https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/1.schema_strategique_2030_40dad.pdf

[208] Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine. (2015). *Schéma stratégique Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030*. https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/1.schema_strategique_2030_40dad.pdf

B. La logistique urbaine fluviale, une nouvelle solution écologique à la demande actuelle ?

Selon l'article « *La logistique urbaine fluviale* » publié par voie navigable de France (VNF)[209] « *le report modal vers le transport fluvial est une solution à la congestion des centres urbains pour les transports de marchandises* » car le réseau fluvial permet, grâce à sa disponibilité et par sa fluidité, des livraisons au plus près des consommateurs. VNF explique que depuis quelques années des opérateurs de logistique apparaissent et, en lien avec VNF, permettent le développement d'une filière de logistique urbaine fluviale.

Le report modal permis par le fluvial possède de nombreux atouts, tel qu'une livraison à faible impact, adaptée à tous les contenus et qui permet de réduire la congestion routière et un accès facile au cœur des villes.

L'article mentionne qu'aujourd'hui de nombreuses études et expérimentations sont réalisées, avec des résultats plutôt positifs. Comme avec les bateaux-entrepôts hybrides, qui amènent des vélos-cargo jusque dans les centres-villes, avec des nouveaux types de caisses mobiles à mettre sur les bateaux, ainsi que des barges auto-déchargeantes.

La logistique urbaine constitue un enjeu majeur dans les villes françaises aujourd'hui selon l'auteur, notamment en raison de l'augmentation croissante de la population mais également en raison du commerce en ligne qui s'intensifie et des défis environnementaux que cela soulève. Dans l'article « *Le transport fluvial et la logistique urbaine* » rédigé par Melchior Plasmans pour ISLEAN[210], il met en avant que la « *gestion des flux de marchandises dans un environnement urbain densément peuplé exige des solutions novatrices pour préserver l'efficacité tout en minimisant les impacts négatifs*. » Pour lui, la logistique fluviale est une solution idéale pour répondre à ces enjeux. Car les voies navigables, telles que les fleuves ou encore les canaux, sont un moyen efficace et écologique de transporter des marchandises au cœur des villes, qui très souvent sont anciennement installées autour d'une voie d'eau, pour la même raison, pouvoir transporter des choses sur l'eau. L'auteur met en avant une étude du Cluster Maritime Français en 2019, qui nous explique que le transport fluvial va venir émettre jusqu'à 7 fois moins de CO2 par tonne-kilomètre que le routier. De plus, les bateaux possèdent

[209] La logistique urbaine fluviale. (s. d.). *VNF*. Consulté 12 juillet 2026, à l'adresse https://www.vnf.fr/vnf/accueil/logistique-fluviale/adopter-le-transport-fluvial/les-filieres-du-transport-fluvial/logistique-urbaine/

[210] Plasmans, M. (2023, août 21). Le transport fluvial et la logistique urbaine. *ISLEAN*. https://islean-consulting.fr/fr/excellence-operationnelle/le-transport-fluvial-et-la-logistique-urbaine/

un important gabarit, qui peut transporter bien plus qu'un seul conteneur, contrairement aux camions. Il met également en avant que le côté régulier des voies navigables permette de planifier les opérations de manière précise, en réduisant ainsi les temps d'attente et donc les coûts.

Au cours de son analyse l'auteur met en avant des projets et notamment celui de « Seine Axis » à Paris qui a pour objectif de réaménager les berges de Seine de manière à créer des espaces de stockage et déchargement le long du fleuve.

Mais selon l'auteur, la logistique urbaine fluviale doit surmonter plusieurs défis, avec la coordination entre tous les acteurs qui travaillent en ville tels que les autorités locales, les opérateurs logistiques et les entreprises. Cette coordination est nécessaire pour planifier au mieux l'itinéraire, et elle demande la mise en place de plateforme de gestion. De plus, la mise en place de cette logistique demande la réalisation d'importants travaux pour la rendre réellement efficace. Enfin, les avancées technologiques ont également un rôle essentiel et doivent se multiplier pour que le milieu se développe afin de proposer des bateaux moins polluants, plus efficaces, et réellement adaptés à cette logistique.

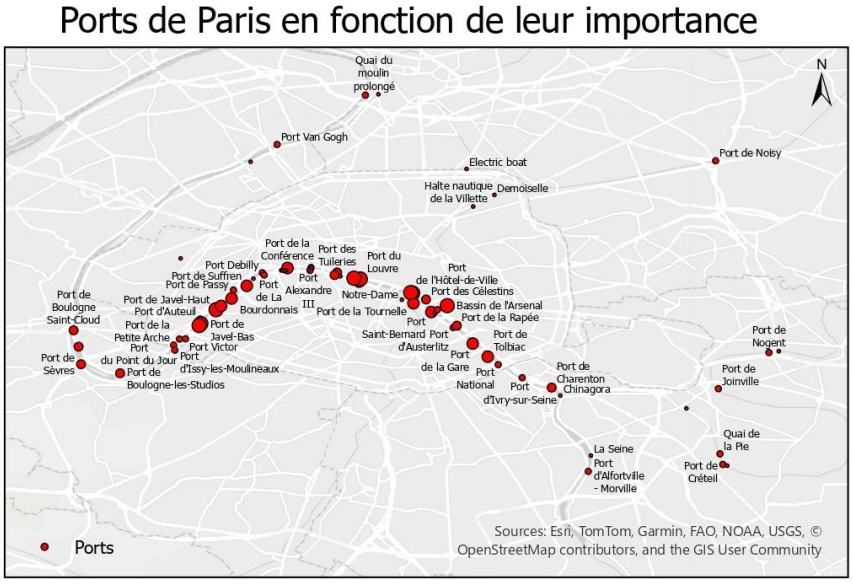


Figure 118 : Carte de localisation des espaces de logistique fluviale autour de la Seine – Réalisée par Jeanne Giethlen – Août 2026



Figure 119 : Carte des plateformes multimodales, ports et projets de la métropole parisienne – Publiée sur le site de la ville de Gennevilliers

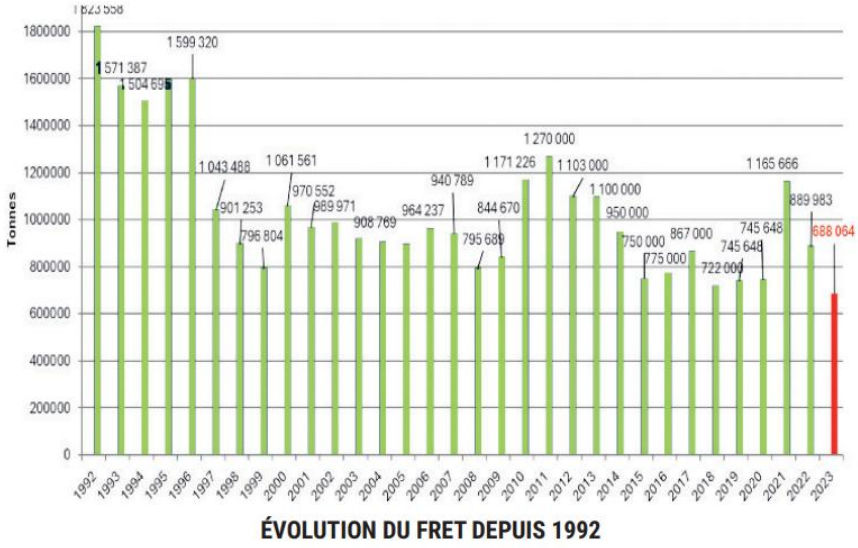
a) Renouer avec les pratiques d'origines

i) Un secteur historiquement en replis

« *C'est la baisse progressive du fret, en fait. C'est surtout ça*. ».

Lors de mon entretien avec Jean-François Rauch celui-ci m'a expliqué « *on a de moins en moins de transports de fret lourd, puisque les centrales à béton ont tendance à fermer, parce que le béton n'a plus trop la côte en ce moment* ». Il m'a dit ça en mettant en avant le fait que dans l'ensemble la logistique fluviale était en baisse sur les canaux.

Figure 120 : Graphique représentant l'évolution du fret sur les canaux depuis 1992 – Publié dans le cadre du Schéma directeur des canaux de l'APUR – Source : Service des canaux de la Ville de Paris – 2023



Tendances :

- 62,3 % de bateaux de fret entre 1992 et 2023
- 13,1 % de bateaux de passagers entre 2022 et 2023
- 22,7 % de bateaux de fret entre 2022 et 2023

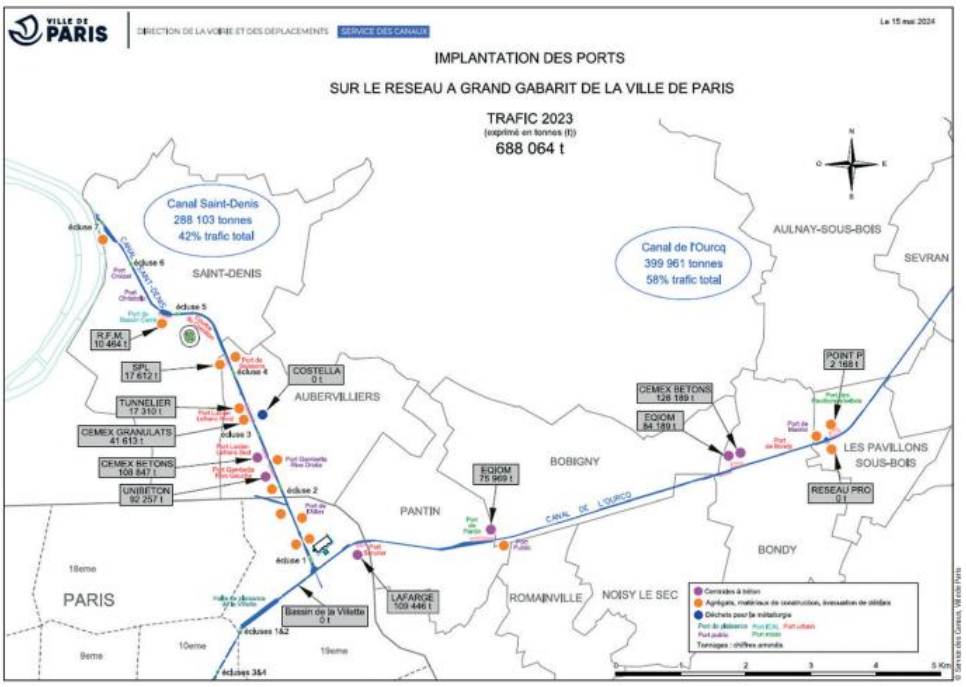


Figure 121 : Carte de l'implantation des ports sur le réseau à grand gabarit de la Ville de Paris – Publiée dans le cadre du Schéma directeur des canaux de l'APUR – Source : Service des canaux de la Ville de Paris – 2023

Les externalités négatives créées par les centrales, surtout en pleine ville sont assez mal vues et malgré l'ancienneté des centrales, les quartiers autour sont urbanisés et leur activité n'est plus accueillie comme avant. Les centrales autour des canaux sont louées par la ville de Paris via des conventions de plusieurs années, celles qui arrivent à terme aujourd'hui ne sont pas forcément renouvelées selon Jean-François Rauch, car on ne souhaiterait plus ce type d'activité sur la zone. Ils vont chercher à avoir des activités moins bruyantes ou moins génératrices de nuisances, comme de la logistique. Mais le modèle économique n'est pas forcément facile, et ils ont du mal à avoir des entreprises qui souhaitent répondre aux appels à projets. Cependant certains projets de logistique fluvial voient malgré tout le jour, tel que le projet du SIGTOM, sur le canal de l'Ourcq. Le SIGTOM, syndicat de traitement des ordures ménagères détient à Romainville sur les berges du canal un centre de récupération de déchets qui marche actuellement uniquement par camions, et qui va s'ouvrir au fluvial avec une évacuation par le canal de l'Ourcq et le canal Saint-Denis des déchets, une fois traités, en conteneurs. « *Donc, ça, ça va nous faire sans doute pas mal de trafic sur le canal Saint-Denis en particulier* » un trafic qui devrait selon Mr Rauch venir compenser la baisse de trafic qu'ils observent depuis plusieurs années, liée à la fermeture des centrales à béton.

En 2020, l'institut Paris région publiait une note, « *Fret fluvial en Île-de-France : crue ou décrue ?* »[211] informant que le transport de fret par voies d'eau était depuis quelques années en recrudescence auprès des décideurs publics et de la population. Cependant, malgré l'important réseau de voies navigables du pays, 8 500 km, le transport fluvial ne représente seulement que 3% du transport terrestre de marchandise. L'article met en avant qu'entre 2010 et 2018 il avait perdu de son importante en passant de 60 millions de tonnes en 2010 à 52 millions en 2018. En 2019, plus de 56 millions de tonnes ont été transportées, ce qui est plutôt un signe de recrudescence. L'article questionne cette augmentation, sera-t-elle durable ? Il souligne que les initiatives actuelles qui se mettent en place sont plutôt prometteuses.

Dans l'article *« Les trajectoires de décarbonation du transport fluvial dans le bassin de la Seine »*[212] rédigé par Antoine Beyer, Olivier Burel, Juliette Duszynski et Thomas Hemmerdinger, il est détaillé précisément comment le transport fluvial s'intègre dans l'objectif

[211] Region, L. P. (s. d.). *Fret fluvial en Île-de-France : Crue ou décrue ?* L'Institut Paris Region. Consulté 12 juillet 2026, à l'adresse https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/fret-fluvial-en-ile-de-france-crue-ou-decrue

[212] Region, L. P. (s. d.). *Les trajectoires de décarbonation du transport fluvial dans le bassin de la Seine*. L'Institut Paris Region. Consulté 12 juillet 2026, à l'adresse https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-trajectoires-de-decarbonation-du-transport-fluvial-dans-le-bassin-de-la-seine/

zéro émission nette à l'horizon 2030. Le bassin de la Seine a un rôle central puisqu'il concentre 40 à 50% du trafic fluvial national de marchandise. L'auteur rappelle que le fluvial consomme en moyenne quatre fois moins d'énergie par tonne-kilomètre qu'un camion de 44 tonnes. La logistique urbaine serait selon les auteurs un moteur de diversification des usages de la voie d'eau mais qui nécessite une adaptation des bateaux.

ii) Un regain d'intérêt porté à la transition écologique

Le contrat d'objectifs et de performance « *Le fluvial au cœur de la transition écologique* »[213] réalisé par voie navigable de France et élaboré par Julie Couesein, Pauline Carde et Ando Razakarisoa, vient détailler le contrat pour 2020 à 2029.

Le dossier vient d'abord apporter des chiffres essentiels, notamment autour du bilan carbone. Pour une tonne de marchandise, le fluvial émet entre 8,8 et 37,4 gCO2/t-km, ce qui reste selon les auteurs drastiquement inférieurs au mode routier. De plus le bateau permet une réelle massification du transport, car un convoi fluvial équivaut à 220 camions. Le transport fluvial permet une externalité positive : il décongestionne les routes, donc améliore la qualité de l'air, ne génère pas de nuisance sonore.

De plus, le fluvial permet de se rendre directement au cœur de la ville, justement parce que celle-ci a été historiquement construite autour des fleuves, ce qui offre aujourd'hui une solution adaptée à la distribution urbaine. L'article met en avant le concept d'entrepôt flottant, un concept innovant qui permet d'effectuer des opérations de manutention pendant les trajets afin d'optimiser l'espace urbain. De plus le fluvial possède un important potentiel de croissance, en effet, sur un axe comme celui de la Seine les auteurs expliquent que le réseau pourrait accueillir jusqu'à quatre fois plus de trafic qu'aujourd'hui sans même la création de nouvelles infrastructures, alors les deux ensembles sont une source très importante de développement.

Le plan d'aide à la modernisation et à l'innovation est une importante aide pour les bateliers, car elle permet de remplacer les moteurs thermiques par des moteurs électriques. De plus, des engagements visent à une réduction de 20% des gaz à effets de serre pour le secteur

[213] Voies navigables de France. (2023). *Contrat d'objectifs et de performance : le fluvial au cœur de la transition écologique* [Dossier de presse]. https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2023/12/Dossier-de-presse_COP23.pdf

fluvial d'ici 20 ans selon VNF. Afin de permettre la propulsion électrique et de limiter les émissions à quais, VNF prévoit de mettre en place 150 bornes électriques sur les quais en 2024.

Les auteurs mettent en avant le fait que 550 000 tonnes de déblais pour le Village des Athlètes par la Seine a permis de supprimer jusqu'à 27 000 camions de route, selon le ministre Clément Beaune, les jeux de Paris 2024, ont agi comme une véritable vitrine pour démontrer l'apport du fluvial en matière de mobilité décarbonée. Haropa et VNF ont signé une convention spécifique afin de favoriser la transition écologique et le développement du transport fluvial sur la Seine. Le programme REMOVE prévoit justement 19 millions d'euros pour aider les entreprises à basculer du routier vers le fluvial.

Interlud+ dans l'article « *Logistique urbaine fluviale, des territoires toujours plus engagés* »[214] met en avant que la logistique urbaine fluviale ne soit pas la même que la logistique urbaine fluviale grand fret qui elle commence et s'achève dans les grands ports maritimes et s'insère dans un cadre économique beaucoup plus grand et mondialisé. Les différences entre les deux, au-delà de la localisation, c'est souvent le secteur d'activité, les pratiques, usages et gabarits des bateaux employés. Les plus petits bateaux de transport de marchandises qui naviguent sur le réseau de voies d'eau de France (à grand gabarit) font 38,5m de long pour 5,05m de large, « *ce qui correspond à une charge moyenne de 350 à 400 tonnes d'emport (gabarit dit Freycinet*) ».

Selon l'article d'interlud+ la logistique urbaine fluviale concerne principalement 3 filières les plus développées : le secteur du déchet, du bâtiment et de la grande distribution qui sont adaptés à de tels gabarits. De plus, l'espace public urbain est vecteur de congestion et de raréfaction du foncier, ce que la logistique urbaine peut aisément contourner. La voie d'eau permet de lutter contre ce manque de foncier notamment pour les activités logistiques car des barges peuvent facilement se placer en voies d'eau. Comme sur le canal ou on retrouve des barges pour le BTP qui permettront de stocker des matériaux près des zones de chantier ou centrales à béton. Les déchets peuvent également être stockés sur le fleuve comme cela a été expérimenté à Lyon.

[214] *Logistique urbaine fluviale, des territoires toujours plus engagés—Interlud*. (s. d.). Consulté 12 juillet 2026, à l'adresse https://www.interlud.green/actualites/logistique-urbaine-fluviale-des-territoires-toujours-plus-engages

La manutention embarquée permet également de limiter le foncier et les nuisances en milieu urbain, et elle est aujourd'hui utilisée par de nombreuses entreprises et prestataires de logistique fluviale tels que Fludis, ou encore Ikea.

Les entrepôts sont aujourd'hui de plus en plus loin, le transport fluvial permet de supporter les produits mais même directement les entrepôts au cœur de la ville en évitant la congestion routière. L'article mentionne la rupture de charge facilitée avec les vélos cargo qui récupèrent les marchandises au cœur de la ville afin de la redistribuer ce qui permet facilement d'user d'une multimodalité résiliente. L'article cite l'exemple de la barge Fludis sur le canal Saint-Denis dont j'avais parlé avec Jean-François Rauch, qui réalise de la préparation de commande la barge.



Figure 122 : Photo de la barge Fludis statique sur le canal Saint-Denis à Saint-Denis – Réalisée par Jeanne Giethlen – Janvier 2026

Il parle d'une autre barge Fludis sur la seine qui est devenu un entrepôt navigant car elle réalise de la préparation de commande et des tournées pendant sa navigation.

Dans le cadre des travaux du Grand Paris express, la Société du Grand Paris, la Ville de Paris, Ports de Paris, l'État et Voies navigables de France ont signé une convention de partenariat qui vise notamment à favoriser l'approvisionnement et le déblaiement des chantiers par la voie d'eau. « *Sur les 45 millions de tonnes de déblais générés, au moins 8 millions devraient être évacués par la voie d'eau, soit l'équivalent de plus de 400 000 camions.* »

Selon l'article de VNF *« Le fluvial : une solution pour la logistique urbaine »*[215], le transport fluvial est très adapté au grand chantier urbain, car il permet d'acheminer d'importante quantité de marchandises, de manière sécurisée en réduisant les nuisances notamment pour

[215] Le fluvial : Une solution pour la logistique urbaine. (2023, avril 5). *VNF*. https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualitess/le-fluvial-une-solution-pour-la-logistique-urbaine/

l'environnement. C'est le mode de transport qui permet de respecter les délais. *« Un convoi fluvial de 5 000 tonnes équivaut à 250 camions en moins sur les routes*. »

Morgane Sanchez lors de notre entretien m'a par exemple parlé d'un autre projet : *"Il y a un autre projet que je n'ai pas suivi jusqu'à son terme, mais qui est une livraison de caisses par la Seine, qui doit voir le jour. C'est un projet presque 100 % vertueux, puisque c'est transport fluvial et dernier kilomètre en cyclo-logistique, mais même dans les endroits ultra-fréquentés, la cyclo-logistique, ce n'est pas toujours facile à insérer dans les flux piétons ».*

b) Trois capitales, trois modes d'exploitations

i) Paris : une logistique fluviale qui s'intègre à la ville

A Paris sur le site de la Seine on compte jusqu'à 18 ports, ils se répartissent équitablement partout au sein de la capitale même en son centre. On retrouve justement au pied de la tour Eiffel un important centre de logistique fluvial à partir duquel sont livrés 360 magasins parisiens intra-muros.

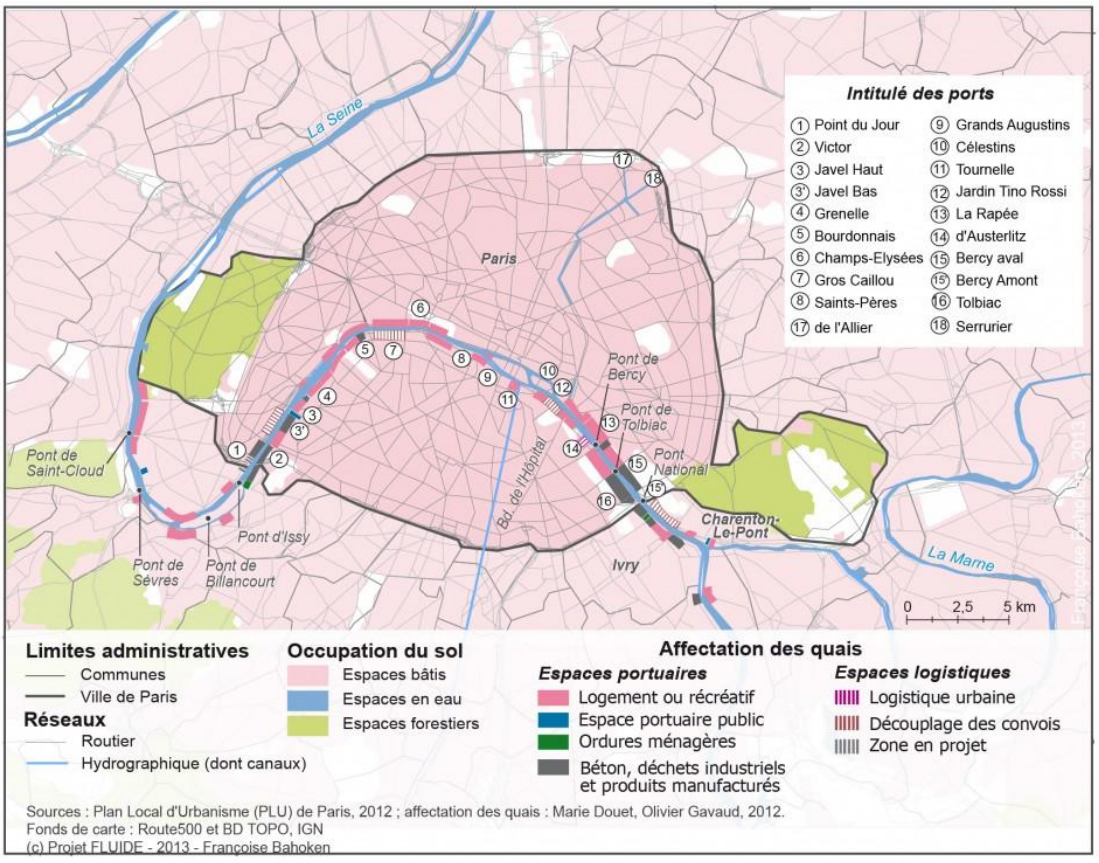


Figure 123 : Carte des zones et espaces portuaires et logistique autour de la Seine – Réalisée par Jean Debrie - 25 juin 2014 – Source : PLU 2012

Sur le quai de Bercy, il y a un quai de chargement et déchargement de caisses Ikea. Ce sont des caisses qui viennent pour la livraison à domicile, elles sont chargées sur des petites camionnettes électriques, puis livrées dans Paris[216].

L'article « *La logistique urbaine fluviale ; Connaître pour agir* »[217] rédigé par Didier Baudry, Marie Douet, et Nathalie Pitaval édité par le Cerema traite de l'insertion de la logistique fluviale dans les politiques urbaines et durables. L'article insiste sur le fait que le transport fluvial permet la réduction des voitures en circulation et par conséquent les risques d'accidents, de nuisances, de pollutions et de la consommation d'énergie. Les normes d'émission pour les moteurs fluviaux sont moins strictes que les normes européennes pour le routier, cependant les émissions par tonnes transportées reste largement en faveur pour le fluvial. Dans ce sens, le report modal vers le fleuve est une solution concrète pour atteindre les objectifs nationaux de réduction des gaz à effet de serre.

Les innovations technologiques sont également un bon moyen pour lutter contre l'augmentation des émissions. L'article cite le service Fludis, avec leurs bateaux entrepôts, totalement électriques. Ce type d'unité électrique permettrait d'économiser jusqu'à 110 tonnes de CO2 par an et de supprimer 30 camionnettes sur les routes. Cependant, le manque de prise à quai oblige parfois l'utilisation de groupe électrogène en complément de batterie ce qui rend la démarche beaucoup moins efficiente.



Figure 124 : Photo de la barge Fludis sur la Seine – Publiée sur le site *Supply Chain Magazine* – 2022

Le cas Parisien est utilisé dans l'article comme une étude de cas, l'article met notamment en avant le cas de Franprix qui a lui-même décidé de venir livrer par la Seine environ 300 magasins, notamment pour que la chaîne réponde elle-même à ces propres objectifs de réductions d'émission de CO2. Il y également le concept de navette à palettes (Zulu), conçu par Blue Line Logistics qui se fait aujourd'hui une place sur la Seine. La source les décrit comme une solution optimisée pour être compétitive par rapport à la route sur de courtes distances. Et

[216] *#4 / Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine : Urbanités*. (s. d.). Consulté 13 juillet 2026, à l'adresse https://www.revue-urbanites.fr/4-paris-ville-portuaire-du-quai-dissy-au-pont-de-tolbiac-balade-fluviale-le-long-de-la-seine/

[217] Baudry, D., Douet, M., & Pitaval, N. (2020). *La logistique urbaine fluviale : connaître pour agir* (Collection Connaissances). Cerema. https://entreprises-fluviales.fr/wp-content/uploads/2020/11/logistique_urbaine_fluviale_17-11-20_0.pdf

le projet de vélo-cargo électrique couplé à une barge comme celle de Fluctis sur le canal Saint-Denis est également mis en avant par l'article comme un modèle d'avenir pour le dernier kilomètre en ville.

Le plan local d'urbanisme de Paris est vu par les auteurs comme un modèle car à la création de la zone Grands services urbains, qui prévoit des espaces spécialement dédiés à la logistique afin d'encourager les modes alternatifs comme celui de la voie d'eau. Il met également en avant les sites comme le quai de la Bourdonnais qui est utilisé en temps partagé avec la logistique Franprix le matin et le public le reste du temps. La loi d'orientation des mobilités permet aux villes de créer des schémas de desserte fluviale afin d'identifier les quais utilisables pour le fret urbain.

ii) New York : un fret qui traverse la ville sans s'y ancrer

J'ai eu l'occasion de visiter plusieurs entrepôts logistiques à proximité de voies d'eau, le premier près du Newtown Creek, et un second de qui se jette dans l'East river. J'ai échangé avec une des gestionnaires de l'entrepôt à qui j'ai demandé si la proximité avec l'eau avait un usage spécifique pour l'entrepôt ou en devenir, elle m'a répondu que les barges qui passait dans le canal permettait le transport de déchets, ou de gravier mais pas des choses à stocker. De ce fait, malgré la proximité, il n'y a pas de transport par barges qui arrive en lien avec l'entrepôt. Elle a également ajouté que la section du fleuve n'est pas profonde donc elle ne permet pas de faire passer les bateaux de logistiques actuels qui ont des dimensionnements plus importants. Mais elle m'a précisé que la ville essayait de se réapproprier ce mode de transport et peut être qu'un jour ça fonctionnera et il pourrait en faire usage.

Le second entrepôt « Red Hook Logistics center » se trouve près d'une partie du fleuve bien plus large ; au début de l'Hudson, juste après l'embouchure, dans une ancienne zone dédiée à la logistique ; de ce fait sans que j'ai eu besoin de poser la question, lors de leurs présentations, ils nous ont expliqué qu'ils étaient en train de réfléchir aux usages de logistique qu'ils pourraient faire du fleuve. Ils ont fait l'acquisition de zones de mouillage afin d'amarrer des bateaux à proximité de l'entrepôt. Avec un autre groupe de logistique ils ont cherché à trouver comment il pourrait transporter des produits sur l'eau entre New York et le New Jersey. Sur la zone de cet entrepôt il y a beaucoup d'autres entrepôts logistiques, et ils veulent ensemble investir et se développer et utiliser le fluvial afin de libérer le trafic logistique ailleurs.



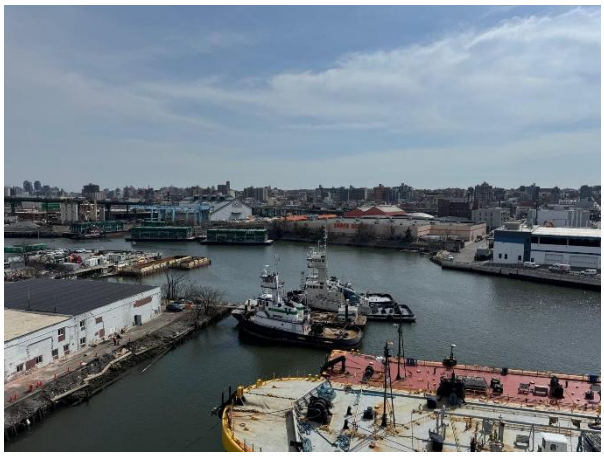


Figure 125 et 126 : Photos de la vue sur le fleuve depuis le Red Hook Logistics Center ; on y distingue une grande quantité de vieux bateaux de logistique amarrés – Réalisées par Fatima Aydin – Avril 2026

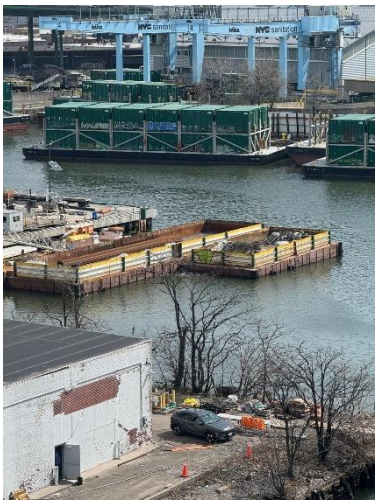


Figure 127 : Photo d'un conteneur de pondéreux à côté de l'entrepôt Red Hook Logistics Center – Réalisée par Fatima Aydin – Avril 2026



Figure 128 : Photo de bateaux de logistiques en cours de chargement dans le port de New York – Réalisée par Fatima Aydin – Avril 2026

New York possède une importante logistique avec le port qui permet d'acheminer des marchandises à travers la ville et au-delà, la ville fait partie intégrante de l'hinterland du port. Donc lors de mes observations j'ai pu compter une importante quantité de bateaux de fret qui traversait la ville. Tout comme Paris.

Mais la différence notable c'est le Fret qui traverse la ville de New-York, alors qu'à Paris il y a une partie qui comme à New York transite simplement en passant par la capitale et une autre est liée à de la logistique fluviale urbaine. A New York ce type de logistique est extrêmement rare et ne s'applique presque qu'au déchet.



Figure 129 : Photo d'un bateau de fret qui traverse la ville au niveau de Roosvelt Island – Réalisée par Fatima Aydin – Avril 2026

iii) Strasbourg : un modèle de navette fluviale articulé à de la cyclo logistique

Aujourd'hui le Port autonome de Strasbourg est le deuxième port fluvial de France et le quatrième d'Europe, avec en 2029 un trafic de 7,6 millions de tonnes de marchandises et plus de 381 000 conteneurs[218].

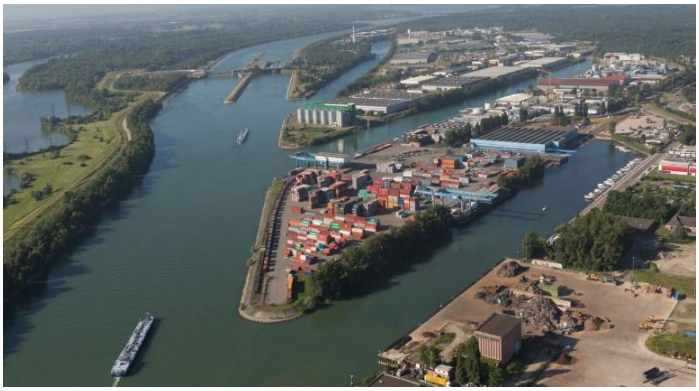


Figure 130 : Photo aérienne du port autonome de Strasbourg – Publiée sur le site du *port de Strasbourg*

La ville de Strasbourg a toujours été liée au fleuve avec l'Ill puis le Rhin après des travaux de régulations qui ont eu lieu au 19ème siècle, à la fin de ce siècle, la municipalité a voulu créer le port moderne. Au début du 20ème siècle à la fin de la seconde guerre mondiale la puissance française doit s'installer sur le Rhin. Finalement le port s'est petit à petit éloigné du centre de la ville pendant les trente glorieuses ce qui a créé une déconnexion physique entre la ville et ces activités portuaires[219].

[218] Port autonome de Strasbourg. (2020, 21 janvier). *Communiqué de presse : Trafics 2019 et perspectives 2020*. https://www.strasbourg.port.fr/wp-content/uploads/2020/01/20200121_CPN1-activites-2019_perspectives-20-PAS-VF-complet.pdf

[219] Kumar, S., Naveteur, L., Persitz, B., Renoncet, G., & Roussat, J.-B. (2015). *La ville fluviale* [Rapport d'atelier]. Mastère AMUR, École des Ponts ParisTech. https://educnet.enpc.fr/pluginfile.php/39071/mod_folder/content/0/2015_1T_Ville%20fluviale.pdf

Selon Jean Debrie, dans ces articles « *Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port* »[220] et « *D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche … et vice-versa : l'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain* »[221] Strasbourg utilise un système de logistique urbaine innovant, avec la mise en place d'une navette fluviale qui permet d'acheminer les marchandises de la périphérie vers le centre-ville, un transbordement est organisé entre les bateaux et des vélos cargo électriques qui assurent la livraison finale. Le port légitime son maintien dans le centre-ville avec sa fonction de logistique verte.

Cependant je me suis rendu sur place et il est important de noter que les canaux qui se trouvent dans le centre-ville ne sont pas des espaces qui peuvent être pratiqués par autre chose que les bateaux de touristes, de plus le port est assez petit et très excentré de la ville. C'est un système logistique assez réduit qui ne prend pas beaucoup de place. Le port fluvial est très excentré de la ville et tourné vers une logistique extérieure à la ville et non vers une logistique urbaine.

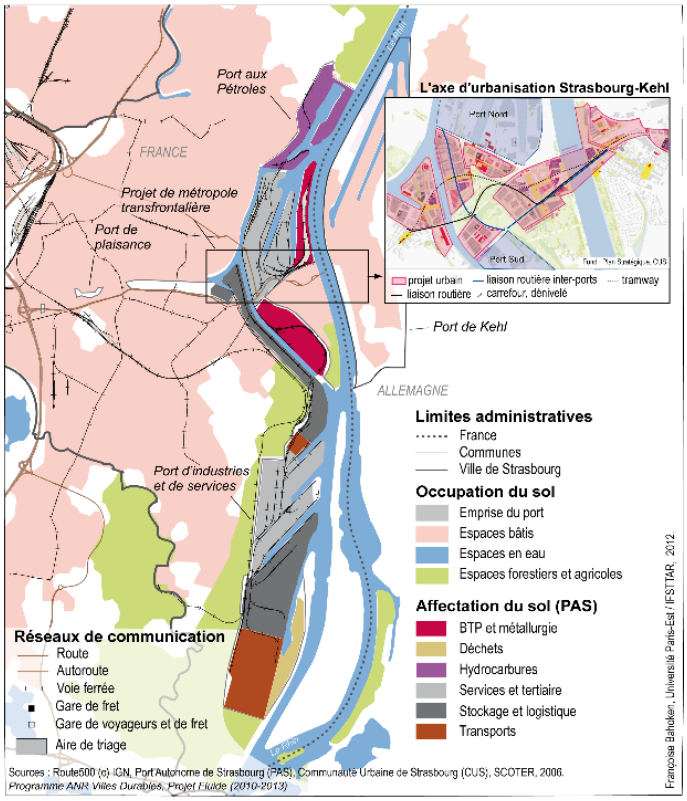


Figure 131 : Affectation du sol du port de Strasbourg et axe d'urbanisation Strasbourg-Kehl – Publiée par Jean Debrie dans son article « *La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon)* » - 2010/2013

Le port en raison de son origine historique bénéficie d'une localisation stratégique qui permet d'intégrer pleinement la ville dans sa gestion. Cependant la logistique propre à ce port est tournée vers l'extérieur de la ville et continue à suivre une logique ancienne en desservant les villes allemandes grâce au Rhin. Malgré sa position stratégique dans la ville, la logistique

[220] Beyer, A., & Debrie, J. (2011). Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port. *Métropoles*, (10). https://doi.org/10.4000/metropoles.4494
[221] Debrie, J. (2018). D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche … et vice-versa : L'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain. *Métropoles*, (23). https://doi.org/10.4000/metropoles.6601

urbaine fluviale peine à se faire une place dans la ville et lors de mon terrain j'ai pu voir que les bateaux de logistique ne peuvent se rendre en plein cœur de la ville. La place du port permet quand même de développer une certaine logistique urbaine avec le départ de vélos-cargo à partir du port. Dans certains cas le port est effacé de la ville alors que dans le cas de Strasbourg c'est l'inverse qui est fait, la ville se reconnecte avec son port et les deux cohabitent. L'espace portuaire permet l'aménagement de l'axe entre Strasbourg et Kehl, la voie d'eau permet la construction d'une métropole urbaine intégrée.

c) Structuration du modèle parisien

i) Présentation des acteurs qui orchestrent ces transitions

Voies navigables de France (VNF), qui est gestionnaire du réseau fluvial français, à l'ambition de « *développer le transport fluvial en diversifiant ses usages et en incitant les chargeurs à recourir à ce mode de transport écologique*. » Selon eux, le transport fluvial trouve une pertinence dans une nouvelle logistique urbaine de proximité et durable. Il permettrait de lutter contre le dérèglement climatique en réduisant drastiquement les pollutions en ville et celle créée par la congestion sur les axes routiers. VNF vient donc accompagner le développement de la logistique fluviale à travers le financement de plusieurs projets sur le bassin de la Seine. Entre 2018-2022, 29 millions d'euros ont été consacrés au Plan d'Aide au Report Modal (PARM) qui est destiné à accompagner les chargeurs souhaitant recourir au fluvial et au Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) qui est lui destiné à favoriser l'adaptation de la flotte aux exigences environnementales et réglementaires. La région Ile-de-France soutient également financièrement ces dispositifs.

Au-delà des aides financières Voies navigables de France a signé le pacte « *pour une logistique métropolitaine* » avec la Métropole du Grand Paris et de nombreux partenaires publics et privés en 2018. Ce pacte a pour objectif de développer une logistique urbaine écologique et nouvelle, avec notamment des réflexions sur le dernier kilomètre ou la mobilité verte. Voies navigables de France et HAROPA Ports de Paris sont chargés d'animer un comité opérationnel qui a pour objectif de développer le transport fluvial et d'améliorer sa condition d'accès[222].

[222] Le fluvial : Une solution pour la logistique urbaine. (2023, avril 5). *VNF*. https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualitess/le-fluvial-une-solution-pour-la-logistique-urbaine/

Le port parisien tenu par Haropa est l'un des premiers port fluvial européen, on compte plus de 9,5 millions de passagers transportés chaque année selon l'article de Haropa. Ce qui en fait la 4ème attraction touristique à Paris devant la tour Eiffel.

Dans leurs article « *Premier port fluvial européen* »[223] Haropa met en avant que sur la Seine on retrouve des croisières promenades ainsi que des croisières fluviales avec hébergement pour la nuit que Haropa cherche justement à développer dans les prochaines années. Les croisières promenades sont assurées par 58 compagnies et près de 130 bateaux, qui transportent les passagers et touristes de la capitale. Ces activités se déroulent, soit à partir des ports d'attaches des compagnies de bateaux à passagers, soit à partir des escales partagées.

« *HAROPA PORT gère un réseau de plus de 40 escales fluviales en Ile-de-France, dont plus de 20 dans le bief de Paris* », qui permettra de dynamiser la filière transport de passagers sur la Seine, car ces espaces, qui sont réservés aux activités économiques de transport fluviale peuvent accueillir jusqu'à 55 bateaux simultanément. Ce qui permet le développement de nombreuses activités fluviales car elles ne sont pas limitées par les aménagements.

La Métropole du Grand Paris lance des appels à projet pour « *les quais amodiables et sur un accompagnement personnalisé pour les quais à usages partagés (QUP) parisiens* »[224]. Afin de développer le transport et la logistique fluviale à Paris.

ii) Une transition fragile et complexe

« *Non, ce n'est pas ça qui bloque, c'est la demande qui n'est pas là.* » Selon Jean-François Rauch ce n'est pas le temps nécessaire à traverser les canaux, qui est très important en raison de la quantité d'écluses, mais le souci du développement de la logistique serait le manque de demande.

Depuis 2010, port de Paris devenu ensuite Haropa cherche à développer un maximum la logistique urbaine fluviale à Paris, cependant les armateurs et bateliers n'ont pas de raison de changer pour répondre aux motivations, ce qui ralentit grandement les projets de Haropa. Selon Jean-Baptiste Pugnat dans son article « *Les conditions de développement de la logistique fluviale urbaine à Paris et en Ile-de-France* »[225], le transport combiné fleuve-route est en

[223] *Premier port fluvial européen | HAROPA PORT*. (2023, juin 21). https://www.haropaport.com/fr/premier-port-fluvial-europeen

[224] *Appel à projets Logistique urbaine fluviale Axe Seine | Métropole du Grand Paris*. (2025, novembre 26). https://www.metropolegrandparis.fr/fr/appel-projets-logistique-urbaine-fluviale-axe-seine

[225] Pugnat, J.-B. (s. d.). *Les conditions de développement de la logistique fluviale urbaine à Paris et en Ile-de-France*.

capacité pour s'approcher de la compétitivité de la route malgré les nombreux facteurs à prendre en compte. C'est en ce sens que la logistique urbaine fluviale cherche à être développée par Haropa depuis. Selon Jean-Baptiste Pugnat, la logistique urbaine passera par des politiques volontaristes d'aménagement des ports en zone urbaine et une adaptation des bateaux, le tout fondé sur les standards de la logistique urbaine actuelle. C'est un secteur qui est chargé d'opportunités. Et les collectivités doivent travailler ensemble afin que la connexion entre les bateaux et le reste se fasse au mieux. Les nouveaux contrats d'affrètement sont des pistes pour sécuriser l'investissement. Les recommandations actuelles concernent la revalorisation des standards du transport et du matériel fluvial, en proposant de nouveaux contrats d'affrètement, ces nouveaux contrats permettent de soutenir et faciliter l'investissement et "encourager l'entreprenariat fluvial". Ce nouveau modèle pourra se mettre en place seulement si plusieurs autres facteurs se mettent également en place. La prise de conscience autour de l'importance de ces nouveaux projets est très récente.

« Pour développer la logistique fluviale urbaine, il sera nécessaire que de nouveaux services de transport fluvial soient mis en place. Ces nouvelles prestations ne pourront se faire sans une implication de la part de tous les acteurs de cette organisation (Ports de Paris, chargeurs, armements et collectivités locales). »

d) Quels enjeux pour la transition technique et énergétique de la flotte ?

Selon le guide publié par le Cerema « *logistique urbaine fluviale* »[226] la logistique urbaine fluviale contribue à rendre la logistique plus durable. Malgré cet argument c'est une logistique qui peine à prendre sa place au sein du système logistique des métropoles. La logistique urbaine fluviale permet de réduire le transport routier et ces externalités, tel que le gaz à effets de serre. La loi d'orientation des mobilités incite les collectivités à mettre en place des organisations logistique durable avec l'élaboration d'une charte logistique urbaine durable, et en intégrant le fluvial dans leurs réflexions.

Selon le guide la collectivité s'empare peu du sujet alors qu'il existe de nombreux leviers et des moyens de l'action publique locale, telle que « *la démarche partenariale de charte de logistique urbaine durable, l'accompagnement de projet, le levier réglementaire.* » Les collectivités territoriales seraient donc un levier d'action majeur permettant à la logistique urbaine de se faire une place. L'article mentionne également la loi d'orientation des mobilités

[226] Cerema. (2020, 19 novembre). *La logistique urbaine fluviale : un guide du Cerema*. https://www.cerema.fr/fr/actualites/logistique-urbaine-fluviale-guide-du-cerema

n°2019-1428 du 24 décembre 2019 qui permet de manière facultative aux collectivités la création de schéma de desserte fluviale. Celui-ci permet d'identifier les quais utilisables pour les transports urbains ou de marchandises (ou de passagers), peut être intégré au plan de mobilité pour en assurer la multimodalité et les équipements d'accès notamment. A partir de ça les autorités organisatrices de la mobilité peuvent mettre en place un service logistique fluvial. Selon l'article, il est également important d'articuler les différents documents de planification ensemble pour établir les projets de logistique urbaine.

Dans l'article « *trajectoires de décarbonation du transport fluvial dans le bassin de la Seine* »[227] publié par l'institut Paris Région, les auteurs Antoine Beyer, Olivier Burel (VNF), Juliette Duszynski (VNF), Thomas Hemmerdinger, mettent justement en avant une transition entre deux phases : avec une première phase appelée « d'amorçage » entre 2023 et 2035, qui repose sur l'utilisation de biocarburant de seconde génération et qui ne nécessite pas le changement de moteur. Puis une phase de « maturation » entre 2035 et 2050, où les auteurs placent la montée en puissance de la motorisation électrique pour la flotte existante. Au-delà de cette transition, ils préconisent d'ajuster la puissance des moteurs au besoin réel, appelé « Right sizing », afin de réduire l'investissement lié à la motorisation électrique.

Il est également prévu la mise en place de 78 bornes d'approvisionnement en eau et électricité d'ici 2027 afin de réduire les émissions des bateaux à quai, et cela sera suivi du déploiement de bornes plus puissantes dédiées spécifiquement à la recharge des batteries à propulsion. Et il y aura également des stations proposant plusieurs énergies dans les ports les plus stratégique de Paris tel que Gennevilliers, Bonneuil ou encore Limay.

Selon les auteurs il est essentiel de rendre les ports les plus accessible possible afin de favoriser la multimodalité, ces interfaces logistiques pourront rentabiliser les installations car elles pourront être utiles à la fois aux acteurs de la distribution de marchandise en ville et au transporteur.

Haropa a pour objectifs clair de tenter de conserver des plateformes industrielles sur les quais, mais selon Morgane Sanchez à condition que ce soit des industries qui mobilisent et sollicitent le transport fluvial. Sur la Seine il y a beaucoup d'industriels qui transportent leurs marchandises sur la Seine, c'est une tendance qui est en claire augmentation contrairement aux

[227] Region, L. P. (s. d.). *Les trajectoires de décarbonation du transport fluvial dans le bassin de la Seine*. L'Institut Paris Region. Consulté 13 juillet 2026, à l'adresse https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-trajectoires-de-decarbonation-du-transport-fluvial-dans-le-bassin-de-la-seine/

canaux ou la tendance est contraire. Haropa travaille dans ce sens afin de continuer à augmenter le trafic et pour ce faire il travaille avec les industriels afin d'identifier ce dont ils ont besoin pour continuer à transporter des marchandises sur la Seine, ou de ce dont ils auraient besoin pour transporter de nouvelles marchandises. Il parle donc d'électrification des quais pour avoir des matériaux électriques, de renforcement des quais pour supporter des charges plus lourdes, de maintien des centrales à béton pour amener les matériaux par péniche…

Haropa cherche à ce que les espaces des bateaux produisent le moins d'émissions possible, pour ce faire, il accompagne le verdissement des flottes fluviales. Cela passe par la mise en place de bornes d'avitaillement en eau et d'alimentation électrique dans le cadre du programme Borne&Eau proposé par VNF et Haropa port pour les bateaux de fret et de croisière. Un service qui permet de réduire les émissions atmosphériques et nuisance sonore et olfactive. « *En 2024, HAROPA PORT a installé sur son domaine portuaire : 36 bornes de fret supplémentaires ainsi qu'une dédiée aux bateaux de croisière sur le port de Javel-bas. Le travail entamé avec VNF se poursuit et portera le nombre total d'équipements pour les bateaux de fret à 96 bornes, et à 36 pour la croisière fluviale »*[228].

Il y a également une logistique fluviale urbaine immobile qui s'inscrit sur les canaux notamment avec la barge Fludis dans le secteur de Saint-Denis « *c'est une barge qui fait 120 mètres de long. [...] Elle a été assemblée en deux parties. Donc, c'est une barge qui est fixe, qui ne navigue pas* ». Comme a pu me l'expliquer Jean-François Rauch, lors de notre entretien, c'est un projet accepté par Fludis, un opérateur de logistique, qui amène des colis en camion le matin, et ensuite qui les dispatche dans le quartier par des triporteurs électriques, des petits véhicules électriques. Ici le canal est utilisé afin de lutter contre l'augmentation des prix des emprises foncières en ville et permet le développement d'un entrepôt logistique plutôt central qui limite aux maximums les pollutions grâce à des livraisons qui sont réalisées à vélo à partir de l'entrepôt.



Figure 132 : Photo de la barge Fludis statique sur le canal Saint-Denis à Saint-Denis – Réalisée par Jeanne Giethlen – Janvier 2026

[228] *Premier port fluvial européen | HAROPA PORT*. (2023, juin 21). https://www.haropaport.com/fr/premier-port-fluvial-europeen

e) Cohabitation des usages sur les berges : un enjeu spatial et social

i) La place donnée aux loisirs et à la nature

La note de lecture « *Les métropoles fluviales : concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable* »[229] rédigé par Pierre Zembri sur l'ouvrage collectif dirigé par Antoine Beyer et Jean Debrie, permet de mettre en avant l'évolution et la place du fleuve à Paris. En s'appuyant sur les travaux d'Elsa Paffoni, l'auteur met en avant que les sites portuaires parisien ont d'abord reculé pour laisser place à l'urbanisation, avec les voies sur berges, avant d'être aujourd'hui réappropriées à des usages récréatifs et environnementaux. Il souligne que la vocation logistique du fleuve se développe de nouveau, ce qui oblige à repenser les usages sur les zones de transbordement en ville.

Le retour au mode fluvial permet de décongestionner les routes, c'est un mode idéal pour accéder au centre de la ville sans subir cette congestion. De plus, le développement massif du conteneur dans les années 1990 a revalorisé les plateformes de logistiques urbaines, auxquelles la logistique fluviale peut très facilement s'intégrer. Pierre Zembri, évoque la vision d'un fleuve qui supporte des approvisionnements en circuits courts tels que les marchés flottants.

En s'appuyant sur l'analyse d'Antoine Beyer, l'auteure mentionne l'important développement aujourd'hui de navires spécialement adaptés à la distribution urbaine, certains de ces nouveaux navires utilisent la propulsion électrique, ce qui s'inscrit directement dans une logique de lutte contre la transition climatique. Le port est vu comme une infrastructure à part antienne qui autrefois démantelé reprend sa place et est réintroduit afin de requalifier l'espace publique et servir une ville durable. Pierre Zembri note que malgré l'importante reprise du trafic actuel, le secteur doit encore poursuivre sa modernisation afin de répondre aux nouveaux enjeux logistiques.

La présentation du cas parisien par Elsa Paffoni est focalisé sur la multiplicité des sites portuaires au sein de l'agglomération, leur recul depuis l'immédiat après-guerre (construction de parcs de stationnement et des voies sur berges, développement de péniches d'habitation) puis sur leur réappropriation essentiellement à des fins récréatives, et pour renforcer les trames vertes et bleues. Parallèlement, la vocation logistique du fleuve se développe et oblige à repenser l'usage des surfaces vouées au transbordement.

---

[229] Zembri, P. (2019). Les métropoles fluviales : concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable, Antoine Beyer et Jean Debrie (dir.), Paris : L'œil d'or, Collection Critiques & Cités, 2014 [Compte-rendu de lecture]. *Flux*, *2019*(2), 230-232. https://doi.org/10.3917/flux1.116.0230

Dans le questionnaire que j'ai proposé, j'ai demandé si, selon les répondants, la logistique urbaine avait sa place sur les berges et en voies d'eau, pour la majorité (49 sur 74) oui, mais sous condition, on comprend ici que les répondants donnent une certaines importante à la logistique fluviale urbaine et qu'elle est essentielle, notamment dans une logique écologique. Mais ils ne veulent pas complètement délaisser les berges qui sont justement en train d'être réappropriées aujourd'hui par ces usagers. 13 des répondants considèrent que c'est essentiel quitte à mettre de côté leurs pratiques du fleuve alors que 8 considèrent que cela perturbe trop les autres usages.

ii) Comment concilier trafic lourd et usages récréatifs ?

« *Chez Haropa, on était vraiment à essayer de travailler avec les industriels sur ces sujets. Mais c'était aussi, par exemple, essayer d'échanger avec les représentants des bars et des restaurants pour savoir quelles seraient les conditions pour qu'ils puissent se livrer en boissons par la Seine, etc.* » Morgane Sanchez.

Les questions qui se posent quant au développement de la logistique urbaine c'est la place qu'on peut lui offrir sur les berges avec le développement actuel des loisirs sur les berges, « *comment faire pour que sur certains quais industriels comme dans le 13e ou le 15e, on ait à la fois des véhicules lourds, comme les toupies à béton ou les camions qui chargent les conteneurs amenés par voie d'eau, et des gens qui font du jogging, se baladent, des enfants qui courent, etc.* ». A Haropa, ils essaient aujourd'hui de trouver des solutions telles que : réduire la vitesse de ces véhicules au maximum, mettre des ralentisseurs, des panneaux pour expliquer aussi aux gens que, attention, il peut y avoir des véhicules lourds à cet endroit-là.

Selon Morgane Sanchez chez Haropa, il y a un grand sujet environnemental : l'électrification des bateaux. Le transport fluvial est historiquement considéré comme écologique, mais il y a des moteurs diesel très polluants. Donc se pose la question du verdissement de la flotte qui traverse la Seine et la capitale. Ils ont donc travaillé sur deux enjeux : électrifier les quais pour que les bateaux éteignent leurs moteurs à quai, et soutenir l'électrification des moteurs eux-mêmes. Morgane Sanchez m'expliquait que pour cela, ils s'adressent principalement la filière du tourisme, car ce n'est pas indispensable. « *S'ils veulent continuer, il faut qu'ils électrifient* ». Cependant électrifier représente un coût important.

« *Donc pour moi, c'est ça, l'enjeu des prochaines années : arriver à concilier justement ces différents usages pour continuer à se réapproprier le fleuve, que les riverains puissent se réapproprier le fleuve sans que ça condamne ces usages de transport qui sont précieux aussi* ».

f) Un bilan encore mitigé

i) Quels sont les freins à la transitions écologique sur les berges ?

Le fleuve serait le seul moyen d'absorber tout le trafic nécessaire à une métropole.

Dans la conclusion de la revue belge de philologie et d'histoire, tome 94, « *Histoire médiévale, moderne et contemporaine* » l'article de Pierre Tilly « *le transport fluvial au cœur des préoccupations et des enjeux contemporains* »[230], celui-ci affirme que le regain d'intérêt pour le transport fluvial serait directement lié aux enjeux contemporains de développement durable, selon lui c'est effectivement une solution concrète pour lutter contre les problèmes de congestion routière créateur de pollution dans les grandes métropoles. Selon lui c'est un mode efficace, car il permet d'acheminer des conteneurs maritimes au plus près des clients finaux qui sont justement le cœur d'intérêt de la logistique urbaine. L'utilisation de ports intérieurs, vient apporter une valeur ajoutée importante en permettant le report du stockage à proximité des zones de consommation, ce qui permet de drastiquement optimiser les flux. Il rappelle également que le transport fluvial n'est pas nouveau et a toujours été au cœur de la ville, notamment au Moyen Age où il permettait le développement de la ville. Selon lui, le transport fluvial est dans une compétition contre le routier et nécessite la maîtrise des coûts et une intégration dans une certaine intermodalité afin de rester compétitif.

[230] Tilly, P. (2016). *Conclusions : Le transport fluvial au coeur des préoccupations et des enjeux contemporains*. https://doi.org/10.3406/rbph.2016.8917

C. Pourquoi le fleuve est-il envisagé comme une solution potentielle pour lutter contre le réchauffement climatique.

a) Face au réchauffement climatique, la nécessité de se tourner vers le fleuve

i) L'eau, élément essentiel à l'installation humaine

L'eau est une ressource vitale pour nous, d'où son importance en ville, mais en plus elle est un véritable outil afin de lutter contre le réchauffement climatique, elle agit comme un moteur de transition écologique notamment dans les meilleurs urbains. Agnès Sinaï dans l'article « *l'eau à Paris, retour vers le public* » [231] réaliser pour eau de Paris, vient mettre en avant le fait que le réseau non potable de la ville, donc l'eau brut de la Seine et de l'Ourcq est aujourd'hui utilisée afin de rafraîchir les rues et les îlots de chaleurs lors des canicules, mais également pour l'arrosage des espaces verts et le nettoiement des espaces publics. Autour d'un espace d'eau les températures peuvent baisser jusqu' 5 degrés[232].

ii) La voie d'eau comme support de mobilité

Les voies d'eau deviennent des corridors écologiques, et deviennent des supports de mobilité douce tels que des promenades vertes et pistes cyclables ce qui vient lier la question de la protection de la ressource à l'aménagement de parcours urbain. Selon Rode, c'est un levier de mobilité douce, l'aménagement des berges est très souvent lié au développement de pistes cyclables ou encore de balades piétonnes[233]. C'est également ce que met en avant Jean-Paul Bravard dans son article « *Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon* »[234], il nous montre que le fleuve est le support d'une transition vers des villes de moins en moins minérales et plus écologiques. Car il permet de mettre en place des infrastructures de transports décarbonés comme des espaces de promenade ou des pistes cyclables tel que le projet Léman-Méditerranée qui est cité dans le texte, le projet utilise la continuité du fleuve comme axe structurant.

---

[231] Sinaï, A. (2013). *L'eau à Paris : retour vers le public*. Eau de Paris. https://www.eaudeparis.fr/sites/default/files/2022-05/LivreRemunicipalisation.pdf

[232] Le Monde. (2023). *Comment rafraîchir la ville ?* [Shorts Youtube]. https://www.youtube.com/shorts/AqZ8hq4xUbc

[233] Rode, S., & Valette, P. (2019). Par-delà les limites communales, le fleuve au cœur du projet de territoire métropolitain ? Comparaison entre Perpignan et Toulouse. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (47), Article 47. https://doi.org/10.4000/soe.5172

[234] Bravard, J.-P. (2004). Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : Niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon. *Géocarrefour*, *79*(1), 49-62. https://doi.org/10.4000/geocarrefour.532

iii) Aujourd'hui, les voies d'eau comme moteur de réaménagement urbain

Dans son article « *Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville* » [235], Sylvain Rode vient confirmer le fait que les cours d'eau sont devenus des axes centraux dans les nouveaux référentiels de l'urbanisme durable. L'eau est utilisée en ville comme un support de nature, en effet elle permet de réintroduire de la biodiversité et de la nature en son centre. Rode introduit l'idée d'aménager les berges de manière plus « douce », en préservant la végétation et en limitant les interventions importantes afin de favoriser la résilience du milieu.

L'eau n'est plus une contrainte mais un véritable élément central pour composer des projets qui relient les espaces aux hommes, en favorisant un urbanisme paysager et environnemental selon Rode et Valette dans leurs articles « *Par-delà les limites communales, le fleuve au cœur du projet de territoire métropolitain ? Comparaison entre Perpignan et Toulouse* » [236].

Dans son article « *Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains »* [237] Sophie Bonin confirme le fait que l'eau est un moteur du réaménagement urbain encouragé par les actuelles préoccupations environnementales. Le fleuve est utilisé pour élaborer des réseaux de nature en ville et valoriser l'image des métropoles comme Orléans. L'aménagement des berges permettrait de passer du modèle productiviste dans lequel nous sommes qui est tourné vers l'efficacité des flux de transport jusqu'à un modèle axé sur le cadre de vie et le développement durable.

b) Le risque du green washing

i) L'intérêt renouvelé pour des voie d'eaux à des fins électoralistes

Rode dénonce une instrumentalisation urbanistique des fleuves aujourd'hui, selon lui l'aménagement des berges est souvent utilisé comme un « écrin vert » pour valoriser les opérations immobilières privées et attirer de nouveau habitant, la nature devient ici un outil de markéting. Il explique que la partie urbaine du fleuve est souvent choisie en priorité pour

[235] Rode, S. (2017). Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville. *Cybergeo: European Journal of Geography*. https://doi.org/10.4000/cybergeo.27933
[236] Rode, S., & Valette, P. (2019). Par-delà les limites communales, le fleuve au cœur du projet de territoire métropolitain ? Comparaison entre Perpignan et Toulouse. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (47), Article 47. https://doi.org/10.4000/soe.5172
[237] Bonin, S. (2007). *Fleuves en ville : Enjeux écologiques et projets urbains.* Strates, (13). https://journals.openedition.org/strates/5963

devenir la vitrine de l'agglomération en privilégiant l'image par rapport à un réel fonctionnement écologique. Rode met en avant que le discours écologique soit en fait un levier qui permettrait de faire accepter la densification urbaine forte, car la proximité à l'eau est une compensation naturelle par rapport à l'urbain. Selon lui il y a une différence nette entre ce qui est dit et la réalité, les discours qui vont venir prôner la renaturalisation sont souvent limités à un aménagement paysagé des berges sans venir restaurer la fonction biologique profonde de la voie d'eau[238].

Il revient sur le sujet avec Philippe Valette dans leur article en mettant en avant le fait que l'aménagement des berges sert parfois à évincer ce qui est appelé des « appropriations non-planifiées » c'est à dire des usages perçus comme déviant ou marginaux afin d'imposer des usages considérés comme « conformes » et sécurisés[239].

ii) Une écologie policée au détriment de mesures sociales

Jean-Paul Bravard dans son article « *Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon* » [240] opère une distinction nette entre végétal et nature, il note que les projets utilisent souvent un vocabulaire autour de la liberté et de la nature pour cacher le fait que les aménagements gardent une conception très classique et urbaine. Dans les villes on préfère le végétal qui est contrôlé et esthétisé, plutôt que le « naturel » qui est par définition sauvage et imprévisible. Au fond, les espaces qui sont réellement laissés au naturel sont mal perçus, marginalisés on les voit comme des espaces insalubres ou considérés dangereux par les autorités car ils échappent au contrôle urbain. Sophie Bonin cite Alain Roger pour critiquer et mettre en avant la confusion créée entre les valeurs écologiques et celle dites paysagères, où le vert utilisé pour améliorer le paysage est utilisé comme un alibi symbolique dans régler les problèmes de fond de l'écosystème[241]. Bravard cite le projet du quai des Guinguette, en face de la tour Eiffel, qui est selon lui une imitation directe de Paris plage, selon lui les espaces sont des produits de la mode et non des réponses écologiques spécifiques au milieu.

---

[238] Rode, S. (2017). Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville. *Cybergeo: European Journal of Geography*. https://doi.org/10.4000/cybergeo.27933

[239] Rode, S., & Valette, P. (2019). Par-delà les limites communales, le fleuve au cœur du projet de territoire métropolitain ? Comparaison entre Perpignan et Toulouse. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (47), Article 47. https://doi.org/10.4000/soe.5172

[240] Bravard, J.-P. (2004). Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : Niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon. *Géocarrefour*, *79*(1), 49-62. https://doi.org/10.4000/geocarrefour.532

[241] Bonin, S. (2007). *Fleuves en ville : Enjeux écologiques et projets urbains.* Strates, (13). https://journals.openedition.org/strates/5963

On peut suivre cette même logique avec les personnes sans-abris à Paris, en effet, les ponts des berges sont des lieux qui permettent à de nombreuses personnes sans domiciles fixes (SDF) de poser leurs tentes à des endroits protégés des intempéries et de la circulation routière, ce qui en fait des espaces un peu plus calmes que le reste de la capitale. Cependant, à Paris, dès la fin de la trêve hivernale, les policiers reçoivent des directives invitant ces populations précaires à s'installer ailleurs, et cela sans propositions alternatives, car cela nuit à l'image de la capitale parisienne. Il reste malgré tout aujourd'hui énormément de personnes sans-abris qui vivent sous les ponts de la Seine et des canaux, c'est néanmoins une des réalités du paysage urbain parisien. Les aménagements sur les berges Parisiennes suivent la même logique évoquée par Jean-Paul Bavard, Rode et Philippe Valette. Des aménagements qui défendent un aspect plus « naturel », autour de la réappropriation de l'espace par les parisiens, ce qui en fait une place plus écologique car non producteur de pollution, et, avec le développement d'espace de végétation (photo). Cependant on reste sur un aménagement que Bravard désigne comme végétal, policé, qui au fond ne permet pas réellement le développement de l'écologie, et permet surtout un espace vecteur d'un sentiment de sécurité. Développer un espace naturel en laissant se développer une végétation réellement écologique est bien trop vecteur d'insécurité, là où cela permettrait justement aux personnes sans-abris de trouver une place.

L'utilisation de la nature dans les projets urbain peut être critiquée surtout quand celle-ci est superficielle. Dans les années 1980, les plantes étaient très utilisées comme une simple décoration, les arbres sont posés « comme on posera une sculpture », on ne prend pas en compte les dynamiques du vivant[242].

c) Risques de l'eau : la menace d'une crue qui contraint les projets et leurs résultats

Justement pendant longtemps l'histoire des aménagements a été marquée par la peur de l'eau. La crue de la Seine de janvier 1910 fut la plus importante inondation de Paris et de sa vallée depuis 1658. Le 28 janvier 1910, le fleuve à atteint son niveau maximal historique de 8,62m à l'échelle hydrométrique du pont d'Austerlitz, paralysant la région parisienne pendant plusieurs semaines. Au-delà de la construction d'ouvrages et l'aménagement de lacs réservoirs largement en amont de la ville, c'est notamment à la suite de cette crue que des palissades ont

[242] Bonin, S. (2007). *Fleuves en ville : Enjeux écologiques et projets urbains.* Strates, (13). https://journals.openedition.org/strates/5963

été dressées. La mise en place de ces digues a donc contribué à isoler grandement Paris de son fleuve[243].



Figure 133 : Illustration du pont d'Austerlitz lors de la crue de 1910 – Publiée sur le site *Paris 1900*

Par ailleurs, Agnès Sinaï souligne que l'activité industrielle de l'eau doit faire face à une hausse des coûts énergétique et une baisse de la consommation pour s'adapter au climat, ce qui impose la mise en place d'une politique de sobriété. Les grandes crues ne sont pas mentionnées par Agnès Sinaï comme un obstacle au projet de mobilité mais elle mentionne malgré toute la difficulté de maintenir le patrimoine industriel tel que les égouts pour éviter les problèmes sanitaires[244].

La réalité hydrologique vient souvent heurter les ambitions d'aménagement, en effet le régime irrégulier des fleuves et les crues violentes qu'il peut subir, imposent la mise en place d'aménagements résistants, et vient grandement limiter les aménagements en eux même. Il y a un véritable paradoxe car la nécessité de protéger les villes contre les inondations interdit souvent une véritable restauration de la voie d'eau et donc de son développement biologique, alors que c'est ce qu'on met justement en avant sur les voies d'eau aujourd'hui. Les aménagements destinés au public doivent donc rester compatibles avec les aménagements prévus pour lutter contre les crues[245] .

Il y a une réelle incompatibilité des usages, à cause de la tension entre le désir d'aménagement des parcs accessibles sur les berges et les exigences techniques liées à la restauration écologique ou de sécurité[246].

---

[243] Brun, A., & Gache, F. (2021). *La protection contre les crues dans le bassin amont de la Seine : Du génie civil aux solutions fondées sur la nature* [PDF,HTML]. UMR CNRS 6266 IDEES, Université de Rouen Normandie. https://doi.org/10.48390/N4XY-5G16

[244] Sinaï, A. (2013). *L'eau à Paris : retour vers le public*. Eau de Paris. https://www.eaudeparis.fr/sites/default/files/2022-05/LivreRemunicipalisation.pdf

[245] Rode, S. (2017). Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville. *Cybergeo: European Journal of Geography*. https://doi.org/10.4000/cybergeo.27933

[246] Rode, S., & Valette, P. (2019). Par-delà les limites communales, le fleuve au cœur du projet de territoire métropolitain ? Comparaison entre Perpignan et Toulouse. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (47), Article 47. https://doi.org/10.4000/soe.5172

Bravard rappelle que l'histoire des berges correspond à une « obsession de la crue ». Les berges sont bien souvent transformées en quais digues afin de protéger la ville, ce qui complique l'accès à l'eau et les projets autour de celle-ci, il rappelle également un paradoxe autour des barrages qui vont, notamment à Paris et à Lyon, permettre de réguler l'eau et masquer la variabilité régulière, et donc ses mouvements naturels, on oubli alors le risque de crue qui est pourtant très limitant dans les aménagements sur les berges[247].

d) Etude de cas des berges parisiennes

La voie George Pompidou inaugurée en 1967 a connu plusieurs étapes d'évolution comme me permet de le rappeler le second rapport d'étape du Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris[248], en effet en 1967 c'était une voie rapide à 80km/h pour finalement être transformée en boulevard urbain en 2012, et finalement être complètement fermée à la circulation sur 3,3km en 2016.

A travers l'étude du chapitre « *Une analyse rétrospective de la justification du projet « Paris berges de Seine rive droite* » »[249] écrit par Martin Claux et « *Aménagements en faveur des transports collectifs et incidences sur la sécurité des déplacements* »[250] écrit par Thierry Brenac, Élisa Maître, Nicolas Clabaux, Jean-Yves Fournier et Marine Millot du livre « *Les faux-semblants de la mobilité durable ; Risques sociaux et environnementaux* » rédigé sous la direction de Hélène Reigner et Thierry Brenac, j'ai réalisé une étude du réel impact environnemental de la piétonisation de la voies George Pompidou à Paris.

Les chapitres révèlent un important décalage entre l'ambition qui est défendue, celle d'une lutte contre le réchauffement climatique et la réalité de l'impact environnemental, qui est souvent sacrifié au profit de l'attractivité urbaine.

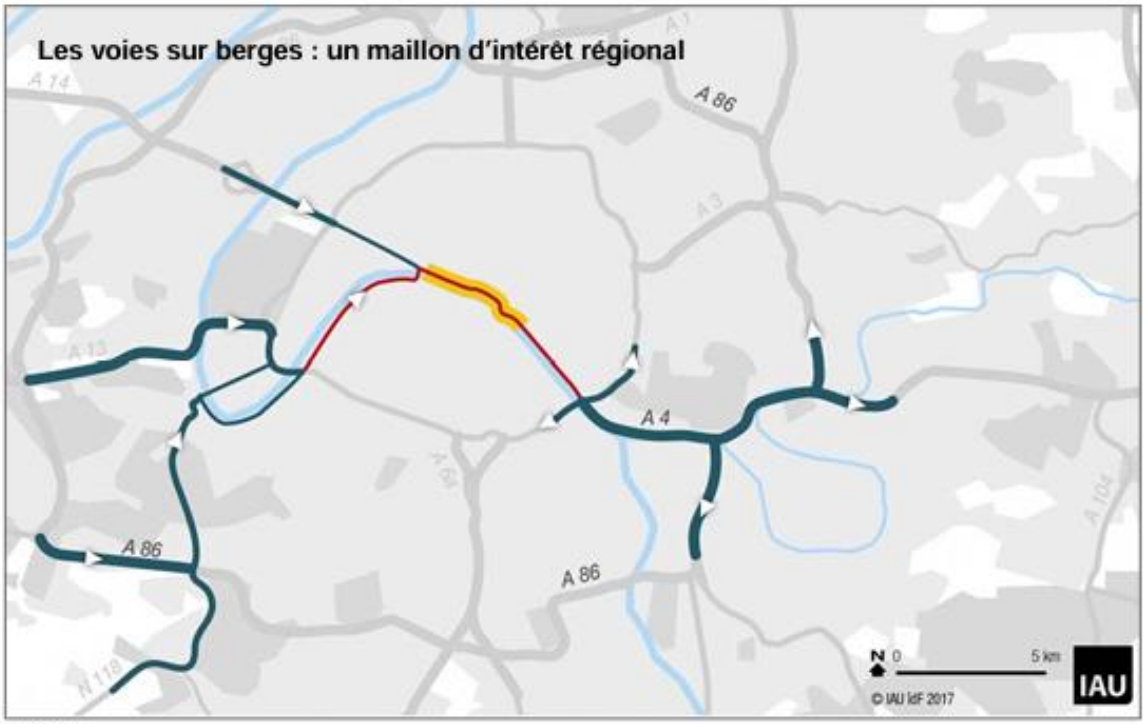
---

[247] Bravard, J.-P. (2004). Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : Niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon. *Géocarrefour*, *79*(1), 49-62. https://doi.org/10.4000/geocarrefour.532

[248] Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. (2016). *2e rapport d'étape*. Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/2e_rapport_Voies_sur_Berges_nov_2016.pdf

[249] Claux, M. (2021). Une analyse rétrospective de la justification du projet « Paris berges de Seine rive droite » : Les risques de l'évaluation : mobilisation, confusion et devoir de contrition. In H. Reigner & T. Brenac (Éds.), *Les faux-semblants de la mobilité durable : Risques sociaux et environnementaux* (p. 87-104). Éditions de la Sorbonne. https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.108795

[250] Brenac, T., Maître, É., Clabaux, N., Fournier, J.-Y., & Millot, M. (2021). Aménagements en faveur des transports collectifs et incidences sur la sécurité des déplacements. In *Les faux-semblants de la mobilité durable*. Éditions de la Sorbonne; https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.108735



source:IAU
La voie Georges Pompidou en rouge et la section centrale de 3,3 km en jaune, fermée à la circulation depuis septembre 2016 et devenue piétonne. En bleu, les itinéraires ouest-est passant par la voie Georges Pompidou.

Figure 134 : Carte illustrant la place de la voie Georges-Pompidou (en rouge) dans un maillage routier plus large. En jaune, on distingue la partie piétonisée depuis septembre 2016 – Publiée dans le cadre du bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, dans « Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite » – 2017.

i) Derrière la vitrine affichée, les réels effets des aménagements

Dans son chapitre, Martin Claux souligne dans un premier temps que l'étude d'impact du projet de piétonisation n'était pas obligatoire ce qui selon lui montre « avant tout l'optique mobilisatrice dans laquelle elle a été menée. » Elle pouvait donc venir démontrer ce dont elle avait envie pour plaire. En présentant la fermeture comme une réponse à la pollution, la ville de Paris à chercher à créer un consensus autour d'un projet qui visait à transformer une autoroute urbaine en espace de loisir[251].

L'idée que le projet ait réellement servi à l'écologie a été remis en question à cause des résultats de l'analyse des effets du report du trafic. Martin Claux explique que l'étude d'impact a limité son périmètre à une bande de 100 mètres autour des berges, un choix selon lui délibéré,

[251] Claux, M. (2021). Une analyse rétrospective de la justification du projet « Paris berges de Seine rive droite » : Les risques de l'évaluation : mobilisation, confusion et devoir de contrition. In H. Reigner & T. Brenac (Éds.), *Les faux-semblants de la mobilité durable : Risques sociaux et environnementaux* (p. 87-104). Éditions de la Sorbonne. https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.108795

qui permettrait d'ignorer les pollutions et les congestions qui se sont déplacées vers les quartiers périphériques ou les communes alentour. Le bilan de l'analyse montre que la pollution n'a pas diminué, elle s'est seulement déplacée. Ce qui offre un bilan nul : les gains locaux pour les promeneurs sont contrebalancés par l'allongement de trajet que sont obligés de faire les automobilistes, ce qui peut augmenter les émissions globales de CO2[252].

Claux explique que face aux critiques qui ont été faites à la suite de la sortie de l'étude d'impact, le discours des décisionnaires du projet s'est tourné vers la valorisation du patrimoine via l'Unesco et sur l'esthétique du site plutôt que vers l'écologie qui en était à la base. Selon l'auteur, cela vient confirmer que l'objectif réel du projet de créer un espace d'aménité urbaine c'est-à-dire de promenade et de tourisme au cœur du centre dense de paris, plutôt qu'une politique de transport cohérente à l'échelle de la métropole[253].

Dans les deux articles les auteurs mettent en avant un partage territoriale inégalitaire entre la capitale et sa périphérie, il y aurait une scission entre protection et infrastructure, qui pousse ici à protéger le centre-ville historique de l'automobile afin d'offrir des espaces de promenade aux parisiens tout en continuant de développer des infrastructures routières en périphérie pour maintenir l'accessibilité métropolitaine au détriment des habitants de banlieue[254].

Selon Martin Claux le projet sert donc l'intérêt des résidents et des touristes qui recherchent dans Paris une ville sans pollution, bruits, bouchons, nuisances, qui sont en fait délégués aux populations de périphérie qui sont bien moins valorisées[255].

Les berges de Seine agissent comme une « vitrine verte », les auteurs du chapitre « *Aménagements en faveur des transports collectifs et incidences sur la sécurité des*

---

[252] Claux, M. (2021). Une analyse rétrospective de la justification du projet « Paris berges de Seine rive droite » : Les risques de l'évaluation : mobilisation, confusion et devoir de contrition. In H. Reigner & T. Brenac (Éds.), *Les faux-semblants de la mobilité durable : Risques sociaux et environnementaux* (p. 87-104). Éditions de la Sorbonne. https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.108795

[253] Claux, M. (2021). Une analyse rétrospective de la justification du projet « Paris berges de Seine rive droite » : Les risques de l'évaluation : mobilisation, confusion et devoir de contrition. In H. Reigner & T. Brenac (Éds.), *Les faux-semblants de la mobilité durable : Risques sociaux et environnementaux* (p. 87-104). Éditions de la Sorbonne. https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.108795

[254] Brenac, T., Maître, É., Clabaux, N., Fournier, J.-Y., & Millot, M. (2021). Aménagements en faveur des transports collectifs et incidences sur la sécurité des déplacements. In *Les faux-semblants de la mobilité durable*. Éditions de la Sorbonne; https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.108735

[255] Claux, M. (2021). Une analyse rétrospective de la justification du projet « Paris berges de Seine rive droite » : Les risques de l'évaluation : mobilisation, confusion et devoir de contrition. In H. Reigner & T. Brenac (Éds.), *Les faux-semblants de la mobilité durable : Risques sociaux et environnementaux* (p. 87-104). Éditions de la Sorbonne. https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.108795

déplacements » expliquent que selon eux « l'évaluation de ce projet révèle une vision de l'écologie politique que l'on peut qualifier de réductionniste ». Le fleuve n'a ici aucun réel levier climatique global il sert de support à un « urbanisme tactique » qui vise à améliorer l'attractivité touristique et résidentielle du cœur de Paris[256].

ii) Le contrepoint de l'Institut Paris Région

L'Institut Paris Région à travers l'étude des effets de la fermeture de la voie rapide en rive droite à Paris[257][258], fournit une analyse technique assez précise de la fermeture de la voie George Pompidou en septembre 2016, et donc le passage d'un espace motorisé à un espace dédié au piéton sur la rive droite de la Seine à Paris. Dans le bilan du suivi et de l'évaluation un an après en novembre 2017, par le Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris, il est dans un premier temps mis en avant que cette piétonisation soit un succès en termes de fréquentation par les promeneurs, surtout lorsqu'il fait beau, ce qui marque bien une importante réappropriation sociale de l'espace.

Le comité régional dans le bilan de suivi met en avant le fait que la piétonisation sur les quais bas ne s'est pas faite sans conséquence sur le réseau environnant, ce qui vient quand même nuancer le bilan écologique global. Dans le bilan un an après on remarque effectivement qu'il n'y a pas eu de renonciation à la voiture, le trafic s'est redistribué sur des axes adjacents en quais hauts par exemple. Ile de France mobilité qui est mentionné dans les rapports souligne le fait que la transition a pénalisé les transports collectifs en augmentant le temps de parcours des bus passant dans le secteur, notamment le soir en raison de la congestion sur les itinéraires de report. La RATP précise elle que les lignes de bus parallèles à la Seine sont les plus impactés par ce changement d'usage ce qui peut donc finalement nuire à l'attractivité des alternatives à la voiture individuelle et donc inciter à son usage.

---

[256] Brenac, T., Maître, É., Clabaux, N., Fournier, J.-Y., & Millot, M. (2021). Aménagements en faveur des transports collectifs et incidences sur la sécurité des déplacements. In *Les faux-semblants de la mobilité durable*. Éditions de la Sorbonne; https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.108735

[257] Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. (2017). *Fermeture des voies sur berges rive droite à Paris : bilan du suivi et de l'évaluation un an après*. Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/rapport_final.pdf

[258] Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. (2016). *2e rapport d'étape*. Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/2e_rapport_Voies_sur_Berges_nov_2016.pdf

Évolution du temps de trajet moyen à la pointe du matin	Septembre-juillet 2016-2017 comparé à Septembre-juillet 2014-2015	Septembre-juillet 2016-2017 comparé à Septembre-juillet 2015-2016
Septembre	+1 min 10 s	+1 min 40 s
Octobre	+1 min 50 s	+1 min 00 s
Novembre	+2 min 30 s	+1 min 10 s
Décembre	+0 min 30 s	+0 min 10 s
Janvier	+1 min 40 s	+0 min 40 s
Février	+1 min 30 s	+0 min 10 s
Mars	+1 min 30 s	+0 min 40 s
Avril	+0 min 40 s	+0 min 30 s
Mai	+1 min 50 s	+1 min 00 s
Juin	+1 min 40 s	-0 min 10 s
Juillet	+1 min 10 s	+0 min 50 s
Moyenne septembre - janvier	**+1 min 30 s**	**+0 min 50 s**

Évolution du temps de trajet moyen à la pointe du soir	Septembre-juillet 2016-2017 comparé à Septembre-juillet 2014-2015	Septembre-juillet 2016-2017 comparé à Septembre-juillet 2015-2016
Septembre	+1 min 50 s	+3 min 00 s
Octobre	+1 min 40 s	+2 min 20 s
Novembre	+3 min 40 s	+3 min 20 s
Décembre	+3 min 30 s	+2 min 40 s
Janvier	+2 min 10 s	+1 min 50 s
Février	+3 min 00 s	+3 min 20 s
Mars	+3 min 40 s	+2 min 10 s
Avril	+2 min 00 s	+1 min 50 s
Mai	+3 min 20 s	+3 min 50 s
Juin	+2 min 40 s	+1 min 00 s
Juillet	+0 min 50 s	-0 min 30 s
Moyenne septembre - janvier	**+2 min 10 s**	**+2 min 00 s**

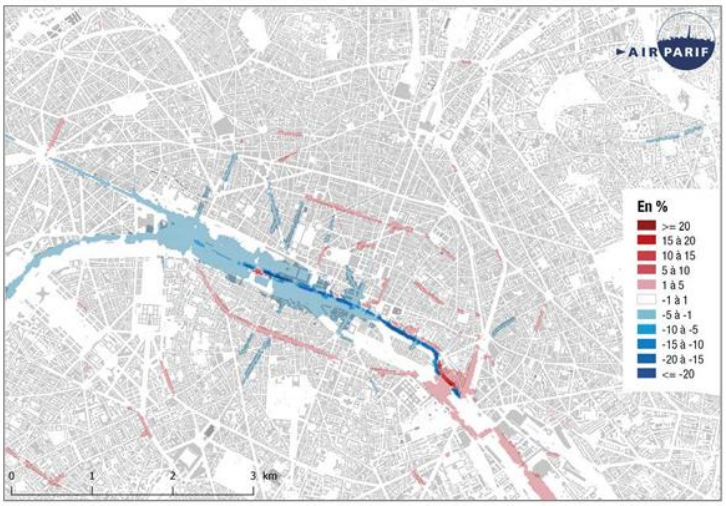
Figure 135 et 136 : Tableaux illustrant l'évolution du temps de trajet moyen à la pointe du matin et du soir des bus passant aux abords de la voie Georges-Pompidou après sa piétonisation - Publiés dans le cadre du bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, dans « Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite » – 2017.

Le bilan permet la réalisation d'un bilan environnemental avec les études de AirParif et BruitParis pour se rendre compte des effets de ce changement d'usage. AirParif mesure une amélioration de la qualité de l'air en quai bas piétonisé, avec une baisse de la concentration en azote. Mais à l'inverse une dégradation est observée sur les carrefours en quai haut et les axes de reports.

Figure 137 et 138 : Carte et tableau illustrant les taux de pollution autour de la voie Georges-Pompidou après sa piétonisation ; le tableau met en avant les liens plus ou moins avérés avec la fermeture de la voie routière - Publiés dans le cadre du bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, dans « Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite » – 2017

Lien avéré avec la piétonisation des VSB	Lien possible	Lien peu probable
+ 5 à +10% Paris Rive Droite : Quai Henri IV		
+1 à +5% Paris : - voies de report, - carrefours des Quais hauts	Paris : - Quai de Bercy Petite Couronne : - 1ers km de l'A4 - A86 - A13	- A3 - A4 au-delà de Villiers-sur-Marne
-1 à- 5% Paris centre : Quais de Seine	Paris centre : - Champs-Elysées - Rue de Reine	
jusqu'à -25% Voies sur berges et quais de Seine		

.



Bruitparif dans le même sens confirme une importante diminution du bruit sur la voie piétonne avec une importante baisse de l'énergie sonore de 8 décibels, cependant apparaissent de nouvelles sonorités liées au nouveau usages, notamment récréatifs, qui vont partiellement venir remplacer le bruit du trafic, ce qui crée une ambiance sonore urbaine différente mais pas totalement silencieuse.

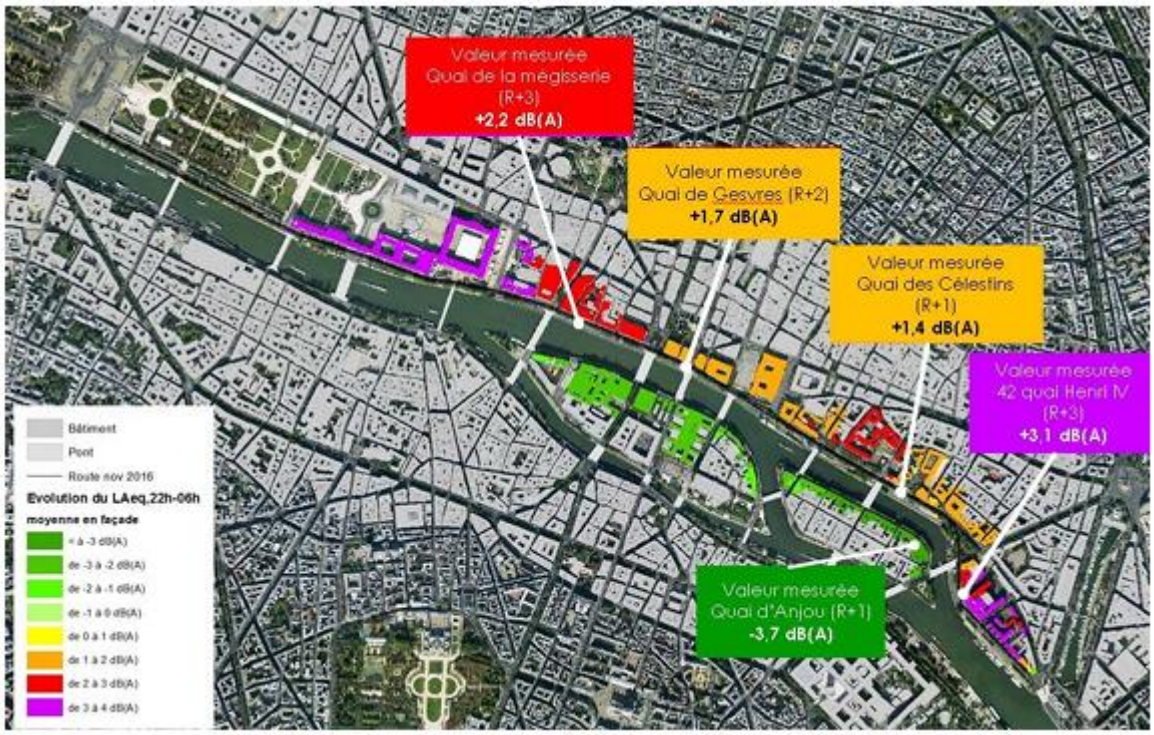
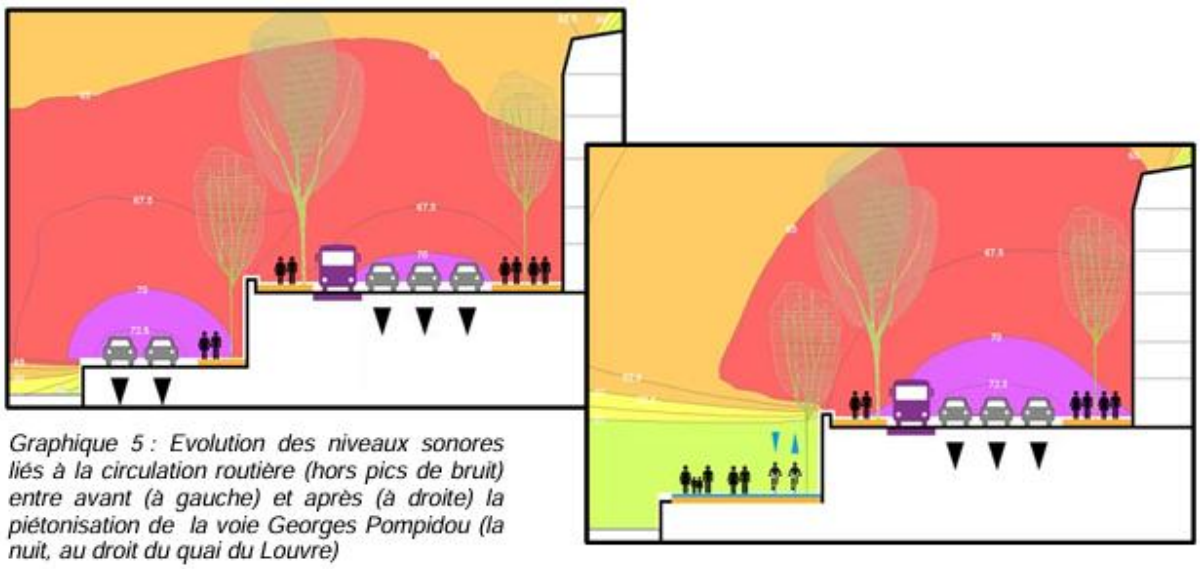


Figure 139 : Carte illustrant les moyennes de décibels sur les berges de Seine après la piétonisation de la voie Georges-Pompidou. - Publiée dans le cadre du bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, dans « Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite » – 2017.



Graphique 5 : Evolution des niveaux sonores liés à la circulation routière (hors pics de bruit) entre avant (à gauche) et après (à droite) la piétonisation de la voie Georges Pompidou (la nuit, au droit du quai du Louvre)

Figure 140 : Schéma retraçant l'évolution des niveaux sonores liés à la circulation routière avant la fermeture, à gauche, et après la piétonisation, à droite – Publié dans le cadre du bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, dans « Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite » – 2017.

La réappropriation écologique est un défi global, qui se doit de s'équilibrer à l'échelle de la ville. Les sources mettent en avant l'absence d'impact positif global sur la qualité de l'air à l'échelle de la métropole, car elle est dû à l'augmentation de la congestion ailleurs. De plus selon Bruitparif les habitants des quais hauts subissent un doublement de l'énergie sonore la nuit à cause du report de trafic ce qui constitue une détérioration du cadre de vie pour une partie de la population.

A New York il y a des conflits autour de la FDR Drive, une autoroute construite sur les berges de Manhattan, de Battery au sud jusqu'au Harlem River Drive (125e rue) au nord, dans les années 1950. Le débat vient opposer des élus locaux et associations partisanes d'un water front piéton et résilience contre l'État, et les automobilistes qui insistent pour un maintien de l'infrastructure. Le dossier est bloqué par des questions de financement et de juridiction. A New York il y a moins de conflits d'usage qu'à Paris hormis cette ressemblance assez frappante avec Paris, la FDR Drive qui ressemble en tout point à la voie George Pompidou à Paris qui a été piétonnisée presque partout sauf dans l'est de Paris.

iii) Une situation en constante amélioration

Dans le blog « *Concertation des différents acteurs – Piétonnisation des berges rive droite à Paris : un débat écologique, urbain et politique* » écrit par un groupe d'étudiant de l'école des Mines de Paris, une page est justement dédiée à cette question des impacts sanitaires et environnementaux de la piétonisation. Il rappelle qu'à l'origine le projet de mesure avait pour objectif de venir vérifier si l'objectif principal du projet : réduire le taux de pollution et avoir une meilleure qualité de l'air ; était respecté. Ce qui n'est pas le cas avec une augmentation de 3% en Azote selon AirParif, entre septembre 2016 et 2017, mais il rappelle que cette augmentation se mesure sur un temps court et peut donc être modifiée par les conditions météorologiques défavorables, et également le fait que la réduction de la vitesse qui est le résultat du report augmente les émissions de produits polluants. Et le bruit est lui aussi en augmentation sur les axes routiers, ce qui entraîne des conséquences économiques claires. Cependant ce sont les premiers rapports, le blog explique que, plus tard, la pollution s'est réduite au fur et à mesure, et qu'il y a une baisse de 25% du niveau de la pollution sur les quais hauts, et les quais bas rive droite et le boulevard Saint-Germain. Cependant c'est la fermeture d'un seul axe, mais cela laisse malgré tout penser que la pollution pourra encore baisser si les automobiles continuent à s'adapter. De plus l'ancienne Maire de Paris, Anne Hidalgo, s'était engagée pour continuer à prendre des mesures.

Le premier impact allait donc à l'opposé des souhaits de la ville, mais le dernier résultat montre que les comportements commencent à changer, ce qui a permis à la pollution de diminuer[259].

e) Fleuve et écologie : relation ville fleuve, est-ce que cela va ensemble ?

Selon Agnès Sinaï le défi de demain n'est plus de construire de nouvelles infrastructures mais d'optimiser celles qui existent aujourd'hui, afin de rendre la ville plus performante et durable, ce qui s'applique directement à la réappropriation des voies d'eau[260].

Dans la conclusion de son article « *Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville* » Rode met en avant l'ambiguïté entre le fleuve en ville et l'écologie. Le fleuve devient un

[259] Groupe 26. (2017, 5 juin). *Concertation des différents acteurs – Piétonnisation des berges rive droite à Paris : un débat écologique, urbain et politique. Controverses*, Mines Paris – PSL. https://controverses.minesparis.psl.eu/public/promo16/promo16_G26/www.controverses-minesparistech-6.fr/_groupe26/indexf705.html?p=481

[260] Sinaï, A. (2013). *L'eau à Paris : retour vers le public*. Eau de Paris. https://www.eaudeparis.fr/sites/default/files/2022-05/LivreRemunicipalisation.pdf

véritable objet structurant de la forme urbaine et n'est plus considéré comme un égout. Il y a un véritable paradoxe entre le désir d'une nature sauvage de la part des habitants mais dans un même temps ils demandent un espace sécurisé, propre, éclairé, ce qui pousse à transformer le fleuve en un espace public contrôlé plutôt qu'un écosystème libre. Pour Rode la ville considère encore trop le fleuve comme une simple aménité plutôt que de le voir comme un système vivant complexe qui doit être restauré.

On peut donc s'interroger sur la capacité réelle de la ville à intégrer un écosystème vivant biologique alors que bien souvent on cherche à « donner de l'usage à un lieu sans user de milieu » soit l'art de réemployer l'existant, alors que l'usage humain est beaucoup plus valorisé que la fonction biologique, ce qui ne permet pas de l'entretenir. Le fleuve est selon eux utilisé comme levier de développement économique et touristique sous couvert d'un discours autour de la durabilité qui n'est pas respecté. Selon eux la relation ville-fleuve reste ambiguë car les services de l'environnement sont parfois assez peu associés aux décisions de grands projets urbains, qui eux vont venir privilégier l'esthétique et l'accessibilité sur la fonctionnalité écologique réelle[261].

Bravard pose la question de savoir si introduire des milieux réellement écologiques dans les tissus urbains denses n'est pas antinomique, en effet, les zones qui sont restées naturelles dans les villes sont souvent vouées à disparaître car elles ne correspondent pas aux usages et pratiques sociales attendus[262].

Il y a une certaine ambiguïté autour du retour au fleuve, les municipalités restent soumises à des logiques de croissance qui induisent la mise en place de projets et de constructions qui s'opposent à la préservation des écosystèmes naturels. La valorisation du fleuve sert donc à changer une identité urbaine dévalorisée, sans vraiment modifier les pratiques traditionnelles d'urbanisation[263].

[261] Rode, S., & Valette, P. (2019). Par-delà les limites communales, le fleuve au cœur du projet de territoire métropolitain ? Comparaison entre Perpignan et Toulouse. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (47), Article 47. https://doi.org/10.4000/soe.5172

[262] Bravard, J.-P. (2004). Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : Niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon. *Géocarrefour*, *79*(1), 49-62. https://doi.org/10.4000/geocarrefour.532

[263] Bonin, S. (2007). *Fleuves en ville : Enjeux écologiques et projets urbains.* Strates, (13). https://journals.openedition.org/strates/5963

Conclusion de la troisième partie :

La réappropriation des berges s'insère également dans le cadre de pratiques écoresponsables : remettre au centre des aménagements les fleuves pour en faire des espaces de loisirs, récréatifs et en accord avec les enjeux écologiques actuels. La dépollution des eaux qui est permise par la baignade en est un parfait exemple. Elle passe par ce que Julia Moutiez théorise comme une « publicisation » de l'eau, où la voie d'eau, simple espace de transit, devient un refuge climatique et de loisirs. Le retour à la baignade permit par la réappropriation graduelle des berges n'appartient pas seulement à Paris, et se joue même à l'échelle européenne, notamment Berlin. A Berlin, la baignade dans la Spree reste aujourd'hui limitée et interdite malgré un désir de retour à la baignade encore plus grand qu'à Paris. Pour contourner cette interdiction, s'est mis en place le projet Flussbad dans un canal de la Spree, anciennement dédié à la logistique, à l'initiative d'un collectif, afin de se réapproprier ce bras d'eau et en faire un espace naturel et de baignade en pleins cœur de la capitale. C'est un projet qui s'est inséré lentement au sein de la capitale allemande. A Paris, qui est passé d'un espace industriel, délaissé, puis réapproprié, cela ne s'est pas fait de la même manière. En effet, en Allemagne le projet est né d'une initiative citoyenne et est encore en train de se mettre en place, à Paris c'est un projet demandé par les habitants mais qui s'est mis en place grâce à la municipalité et il a été réalisé grâce au jeux olympiques : véritable catalyseur du projet. Le projet est plus récent à Paris mais déjà effectif, cependant les habitants sont moins en confiance avec les autorités, encore aujourd'hui de nombreux parisiens refusent de se baigner dans la Seine malgré les suivis bactériologique qui y sont réalisés tous les jours. L'ouverture à la baignade n'a pas été attendue par tous, et certains se baignaient malgré l'interdiction, notamment lors des fortes chaleurs. Les chaleurs n'étaient pas la seule raison : on peut citer le groupe des "Ourcq polaire" qui se baignent dans le canal de l'Ourcq en hiver. La logique d'ouverture à la baignade n'est pas une trajectoire commune à toutes ces capitales européennes malgré les nombreux exemples allant dans ce sens. Rome représente le parfait contre-exemple, ayant suivi la même logique de rejet du fleuve en raison de ses dangers, elle cherche aujourd'hui à s'en rapprocher. Mais bien plus tard que les exemples que j'ai pu citer en amont, c'est pourquoi il n'y a encore que très peu d'espace de loisirs et encore moins d'espaces de baignade malgré le désir des habitants. Il est aujourd'hui question de renaturaliser les berges afin de faire de ces espaces des zones de fraîcheur notamment pour lutter contre les fortes chaleurs. Le fleuve devient un espace de résilience face au changement climatique. Ces projets écologiques sont propres à chaque ville mais s'insèrent également dans des projets à plus grandes échelle avec la création de nouvelle pratique de mobilité douce donc peu polluantes dans des espaces frais le long des berges telles que des voies vélo tout le long de la Seine.

La logistique fluviale urbaine se place comme une nouvelle solution pour répondre à la demande actuelle en conciliant les restrictions propres au réchauffement climatique actuel. Finalement c'est un retour aux pratiques originelles du fleuve et ce pourquoi on s'est installé autour lors de la création de la ville. La logistique est donc majoritairement en augmentation sur la Seine, mais sur les canaux elles continuent de baisser en raison du manque de projets et de demandes. Ce regain d'intérêt est notamment porté par la transition écologique, le mode fluvial se place comme un mode peu polluant, en possession d'outils pour le rendre encore moins polluant. Il permet également de désengorger la ville des camions, des embouteillages et de la pollution sonore et en CO2 qu'ils peuvent créer. Il permet de se rendre en plein cœur de la ville, voire de s'y installer pour peu cher, il limite de cette manière les coûts fonciers pour les entreprises et les pollutions que créeraient un entrepôt. Ainsi il constitue la formule idéale pour répondre aux enjeux actuels de logistique, une importante demande et des restrictions écologiques. Cette solution a été très utilisée dans le cadre des Jeux olympiques et au coût des travaux pour le Grand Paris Express car ils permettent de déblayer les déchets produits par les travaux. Les barges peuvent transporter beaucoup plus qu'un simple camion ce qui les rend particulièrement intéressantes pour les entreprises de logistique. A Paris, la logistique se fait une place, des entreprises comme Ikéa ou encore Franprix se sont appropriées cet outil. Les quais de Bercy permettent le déchargement et le déchargement de caisses Ikéa, et le quai en dessous de la tour Eiffel permet au Franprix de livrer ces produits à plus de

300 magasins dans toute la ville via des camions électriques et vélo cargo. Des barges telles que Fludis s'arrêtent un peu partout le long de la ville pour faire livrer leurs colis, le temps de voyage et la taille de la barge permet d'empaqueter à bord les colis. Sur les canaux aussi, avec une seconde barge Fludis qui s'est installée sur le canal Saint Denis au sein de la ville du même nom, les barges qui travaillent avec les centrales à béton et enfin les projets de transports de déchets le long des berges qui sont en cours de développement. New York se construit très différemment, bien que la logistique y soit importante elle se contente de traverser la ville malgré la mise en place d'entrepôts à proximité des berges. A Strasbourg, la logistique fluviale est reine mais pas dans l'urbain. La ville tente aujourd'hui de régler ce souci en intégrant le port à son urbanité pour en bénéficier. A Paris, ces projets de logistiques dépendent de nombreux acteurs, qui vont le plus souvent encourager ces pratiques. On peut citer Voies navigable de France, Haropa Port, et la Métropole du Grand Paris qui à travers des plans de développement, des aides financières, et des pactes entre différents acteurs pour pousser les entreprises à se tourner vers la logistique fluviale dans la capitale. C'est une entreprise fragile et complexe, la mairie manque aujourd'hui de demandes de projets sur les canaux. Cette transition dépend de nombreux facteurs, techniques et électroniques tels que l'électrification de la flotte et des quais qui n'est pas encore totale et obligatoire. Cependant de nombreux plans ont été signés en mettant en avant des échéances claires pour mettre en place cette logistique nouvelle. Une logistique néanmoins freinée par d'autres projets répondant aux mêmes exigences écologiques : l'ouverture des berges aux piétons et les voies vertes s'installent sur les berges où les quais de logistique se trouvent aussi. C'est pourquoi il faut trouver des solutions pour permettre à chacun de trouver sa place, avec notamment le concept de « chronotope » donc j'ai pu parler en amont. Le fluvial se place donc comme un parfait candidat pour répondre aux enjeux actuels de logistique en ville mais il manque malgré tout encore de compétitivité notamment en termes de coût, pour attirer les entreprises et que le transport routier soit complètement abandonné.

Le fleuve est donc une solution potentielle pour lutter contre le réchauffement climatique. L'eau est un élément essentiel à l'installation humaine, et permet également de lutter contre les effets du réchauffement climatique en créant des espaces de fraîcheur au sein de la ville. La voie d'eau est un support de mobilité principalement doux et non polluant à pied, à vélo par exemple. Les voies d'eau sont des moteurs de réaménagements urbains qui sont eux-mêmes obligés de s'adapter aux enjeux écologiques actuels. Cependant le risque du greenwashing autour des fleuves existe, notamment lorsque son intérêt est renouvelé à des fins politiques, le discours écologique et la gestion du fleuve devient un levier électoral mais il ne dépasse pas toujours les promesses. Lorsque c'est le cas, l'aménagement dit « écologique » et « naturel » reste policé et la végétation ne dépasse pas la place qu'on lui a prévu de manière à effacer les comportements considéré comme déviant en ville. Cette forme de végétalisation ne permet pas à la végétation d'effectuer son travail écologique. Les risques de l'eau tels que les crues sont aussi vecteurs de contraintes dans les projets et résultats le long des berges. Le cas de la piétonisation des voies rapides des bords de Seine est également un cas intéressant. En effet, les organisateurs du projet défendaient le fait que la suppression des voitures permettrait la baisse drastique des pollutions créées par les voitures. Cependant, c'était sans compter sur le report modal des voitures qui empruntent cette voie, de ce fait les temps de parcours ont été allongés et les routes encore plus encombrées, ce qui a pu créer encore plus de pollution notamment en périphérie. Les tests réalisés quelques mois après la fermeture des voies sur berge font état d'une augmentation des émissions de gaz à effets de serres mais également des pollutions sonores en quais hauts où la voiture est plus importante. Les usagers de la voiture ne se tournent pas vers les solutions de transport en commun car les bus passant par cette zone sont également victimes de l'augmentation du trafic. Et les éclats de voix et la musique créent également une certaine gêne pour les habitants. On constate ici que l'écologie n'a pas été réellement avantagée par cette fermeture, mais il faut prendre en compte également les analyses sur le long terme qui sont moins alarmistes et continuer à voir comment cela évolue au fur et à mesure. C'est une mesure qui malgré tout a été un véritable vecteur de mobilités douces, plébiscité par beaucoup d'habitants et les touristes. On finit par s'interroger sur la relation entre la ville et le fleuve, si elle fonctionne, et si oui, comment faire en sorte que ce soit de plus en plus le cas.

Conclusion générale

Synthèse des apports de la recherche

Les voies d'eau à Paris et leurs berges sont des espaces complexes, créateurs de mobilités et qui voient émerger des pratiques nouvelles, ou des résurgences de pratiques anciennes qui avaient disparues. On retrouve à la fois des pratiques de mobilités douces sur les berges comme le vélo, mais également dédiées aux loisirs. Sur l'eau c'est l'activité touristique qui prime, suivie de près par la logistique qui se refait petit à petit une place sur ces espaces. Cela concerne la Seine et les canaux mais ces pratiques ne sont pas les mêmes selon l'heure, l'endroit et la période de l'année. C'est un territoire qui s'est façonné à partir de la politique municipale de la Ville, des pratiques sociales et de son histoire à travers les siècles. Paris est également une ville qui se construit en miroir d'autres métropoles fluviales. Chacune a ses spécificités, mais également ses ressemblances, et tendent à s'influencer entre elles, ou du moins à se comparer les unes les autres quant à la question de la gestion de leurs voies d'eau face aux défis posés par le changement climatique.

Plusieurs acteurs travaillent sur le territoire parisien à différentes échelles, ce qui crée une gouvernance à la fois indissociable et morcelée de cet espace. Des acteurs aux rôles, objectifs et projets distincts, ce qui en complexifie encore plus la gestion. De nombreux conflits d'usage se jouent à différents niveaux, à la fois entre ces différents acteurs et autorités organisatrices du territoire mais également entre les usagers. Notamment concernant la place accordée à chaque usage : la logistique, le loisir, la baignade ou encore le vélo, une mobilité plus rapide dans un espace principalement pratiqué par des promeneurs. Autant de facteurs qui aboutissent à une cohabitation complexe à mettre en œuvre et qui implique que des mesures soient prises pour organiser une meilleure régulation des temps et répartition des lieux d'usage.

Ce sont les représentation que l'on se fait des espace qui permettent leurs réappropriation, c'est ce qui c'est passé sur les berges de Seine mais aussi d'autre pays, et qui ont permis d'en faire des espaces tournés vers des mobilités douces, les loisirs, tels que la baignade, et la logistique urbaine fluviale. L'écologie est le véritable moteur de transformation des voies d'eau. En effet la réappropriation des berges, qui se fait dans une idéologie écologique et est en adéquation avec des pratiques écoresponsables ; la baignade permet une dépollution de l'eau, et la renaturalisation des berges permet de développement d'espace naturel. La logistique urbaine fluviale est un véritable outil afin de répondre aux enjeux actuels tout en limitant les pollution. Mais pour qu'elle soit réellement efficiente il faut encore que tout le monde s'y mette et que les

aménagements soient adaptés pour être eux aussi plus résilients. Mais il est important de voir que cette réappropriation n'est pas toujours aussi écologique qu'elle le voudrait et que des leviers peuvent encore se mettre en place pour le devenir réellement.

On comprend ici que les voies d'eau sont des espaces créateurs de pratique, usages et surtout de mobilités, mais celles-ci peinent à s'accorder entre elles en raison de la complexité de gestion de ces espaces. Ces nouveaux usages sont hérités de l'histoire de la Ville et marquent un retour à des pratiques de proximité de plus en plus écologiques. Cependant l'écologie que l'on tente de créer à partir de ces espaces reste policée.

Identification des acteurs et de leurs rôles

Il est pour moi particulièrement important que la parole des usagers soit entendue, elle n'est que très peu mise en avant et se limite au choix électoral, cependant ce sont eux qui pratiquent et donc façonnent le territoire. Le questionnaire que j'ai réalisé à été partagé auprès de mes proches et pairs, de ce fait cela en fait un outil d'analyse qui, si il a eu le mérite d'élargir mon propre champ de vision par rapport à ma recherche, comporte des biais évidents en raison de sa portée limitée, et sans aucun doute des écueils du point de vue de la représentativité. Il faudrait avoir les moyens de réaliser ces entretiens à plus grande échelle pour relever tous les enjeux, y compris concernant les pratiques. Je n'ai par exemple eu la réponse de quasiment aucun cycliste, pourtant leurs points de vue seraient vraiment pertinents, tout comme ceux des coureurs qui pratiquent énormément ces mêmes berges parisiennes.

Les entreprises publiques chargées de la gestion devraient s'accorder pour réussir, malgré leurs intérêts divergents, à partager des logiques communes permettant à chaque usage d'obtenir l'espace, et le temps nécessaire à son développement.

Identification des pratiques, les usages et la place de la logistique urbaine fluviale

Sur les berges et en voies d'eau se mettent en place des pratiques diverses et multiples. Les pratiques de loisir permettent de remplacer des usages plus polluants, mais en elles-mêmes elles ne "servent" à rien d'un point de vue purement écologique, voire même peuvent être productrices de pollutions indirectes. Cependant elles bénéficient d'une image positive et sont particulièrement appréciées par les usagers, qui y voient un levier vers la transition écologique. D'autant que la mise en place de lieux de baignades, aux normes de salubrité strictes, et de plus en plus plébiscités par les usagers, oblige les gestionnaires à trouver les moyens de maintenir dans le temps l'assainissement de l'eau.

La logistique urbaine fluviale est un outil essentiel qui rejoint des attentes de productivité en tension constante : une recherche de rapidité de livraison permanente, le plus près possible, tout en respectant les problématiques environnementales actuelles. Cependant le manque d'aménagement nécessaire pour obliger l'électrification est un vrai problème car ce mode reste encore trop polluant. Il est selon moi nécessaire qu'une électrification totale du réseau soit faite et que des subventions et des obligations pour l'électrification des flottes soient créées, de manière à encourager les acteurs privés à se tourner vers cette opportunité au services des populations et de l'environnement.

Validation des hypothèses

Les mobilités sur les voies d'eaux à Paris sont effectivement en déclin depuis plusieurs années sur certaines zones telles que les canaux, mais ce n'est absolument pas le cas sur la Seine où le trafic est lui en nette évolution. Pour répondre à l'accélération du réchauffement climatique, on a en effet tendance à encourager les mobilités par voies d'eau, car c'est une pratique moins polluante, mais à certaines conditions. Des conditions qui peuvent être remplies grâce au développement d'innovations technologiques moins polluantes telles que l'électrification de la flotte.

Les berges quant à elles, sont des espaces qui attirent de plus en plus de promeneurs et favorisent les mobilités douces. Sur les berges coexistent différentes mobilités douces et usages : engins non motorisés, vélos, trottinettes, et piétons (mobiles et immobiles). Cependant une telle cohabitation entre les usagers crée des conflits d'usage. D'autant plus avec la logistique urbaine, qui s'inscrit dans une démarche écologique active et se développe elle aussi sur ces espaces, mais qui empiète de fait sur les autres pratiques. Ces conflits d'usages sont l'un des éléments principaux de mon sujet.

Les enjeux écologiques seraient donc le moteur principal pour davantage encourager les politiques publiques d'aménagement à utiliser les fleuves pour des questions logistiques, et encourager les mobilités douces sur les berges.

Contributions originales de la recherche

Le comptage et les observations que j'ai pu faire m'ont apporté plusieurs données. Répartir mes observations sur plusieurs terrains et à plusieurs périodes de la journée fait ressortir les pratiques différenciées selon les zones et les heures mais également les typologies de berges et voies d'eau. En commentant mon observation dans un tableau dédié j'ai pu identifier certaines

pratiques au-delà du comptage, il en est ainsi pour les coureurs que j'avais d'abord identifiés comme piétons, or c'est une catégorie à part entière qui se distingue des autres avec un usage différencié de ces espaces. Les types de bateaux ont également été un facteur intéressant à identifier et à permis de faire ressortir l'importante quantité de bateaux de tourisme dans certaines zones et de logistique dans d'autres.

Mon questionnaire avait pour but de faire ressortir la vision des usagers sur ces espaces, des informations que je n'avais pas trouvé documentées, ou trop peu développées. Dans l'ensemble, les aménagements actuels plaisent aux usagers que j'ai pu interroger, mais pour la majorité cela ne suffit pas, il faudrait encore développer l'aménagement des berges, notamment pour palier des conflits d'usage, qui m'auraient échappé s'ils n'étaient pas apparus dans les réponses au questionnaire, notamment concernant la place des vélos sur les berges.

Les entretiens que j'ai pu réaliser avec les professionnels du secteur, chercheurs et acteurs de terrain, m'ont permis d'identifier au mieux le rôle de la Mairie, à la fois sur les canaux et sur la Seine, mais également le rôle des autres infrastructures avec lesquelles la Ville de Paris doit travailler. pas nécessairement de concert. C'est ce qui ressort de l'entretien avec Morgane Sanchez, qui met en lumière les intérêts différents entre la Mairie et Haropa Port, alors même qu'ils ont tous deux la gestion de certaines parties des berges de la capitale. Haropa est une entreprise à but lucratif qui à travers son activité se doit d'être rentable économiquement, contrairement à la Ville, qui elle va chercher à satisfaire ses habitants. Ces intérêts divergents complexifient grandement la gestion de cet espace.

Et ce à quoi je ne m'attendais pas ?

Mon analyse à permis de découvrir des enjeux dont je n'avais pas anticipé l'importance, chaque nouvelles pratiques se heurtant à d'autres, créant d'importants conflits entre les autorités organisatrices du territoire et les usagers. Cette question de la répartition des pratiques, usages et aménagements est centrale dans mon analyse. C'est autour de cette question qu'il est important de travailler selon moi pour faire perdurer les pratiques écologiques et au service du territoire et de ses usagers.

Limites de la recherche et perspectives d'approfondissement

J'ai beaucoup cherché à comparer Paris aux autres capitales fluviales car elles partagent souvent un rapport à leurs voies d'eau similaire, mais leurs différences sont souvent les plus pertinentes

à analyser. Ainsi, il pourrait être intéressant d'élargir cette étude à la globalité des grandes villes fluviales de France, en Europe, et dans le monde.

De la même manière, tout l'aspect autour de la logistique urbaine fluviale ne concerne qu'une sous-partie de mon développement, pourtant ce sont des leviers d'innovations riches qui mériteraient d'être développées dans le cadre d'une analyse plus large, à l'échelle des grandes villes qui tentent de développer ce type de logistique.

Conclusion : et après ?

La réappropriation des mobilités en voies d'eau et sur berges sont le fruit de représentations nouvelles de ces espaces. Ce sont des territoires hérités de facteurs politiques, sociaux et historiques forts, qui ont modelé le territoire et ses pratiques. Désormais ce sont des espaces de plus en plus tournés vers les attentes des usagers, ayant à composer avec des infrastructures logistiques qui accompagnent la nécessaire transition écologique de la Ville.

Plusieurs projets pour les années futures intégrant les voies d'eau parisiennes émergent aujourd'hui avec notamment des projets de véloroutes, créant de fait un corridor logistique permettant de créer un hinterland au port maritime de la France : le canal Seine nord.

Des projets à l'échelle de la Ville sont également à l'étude autour de la Bièvre, un affluent de la Seine qui court à travers les 13e et 5e arrondissements, totalement enterré depuis 1912. On cherche aujourd'hui à rendre l'eau à la ville. Cette sortie d'eau devrait elle aussi engendrer de nouveaux enjeux et de nouvelles mobilités qui pourront être étudiées.

Bibliographie :

ANCT - Agence Nationale de la Cohésion des Territoires. (s. d.). *Transition écologique*. Consulté 15 juillet 2026, à l'adresse https://anct.gouv.fr/transition-ecologique

Anne, L. S. (2011). *L'eau comme bien commun ? Un retour sur l'expérience parisienne de remunicipalisation.* Contretemps. https://coucou.contretemps.eu/leau-comme-bien-commun-un-retour-sur-lexperience-parisienne-de-remunicipalisation/

Apur. (2025, juillet 18). *Schéma directeur des canaux : Aménagement des canaux parisiens*. https://www.apur.org/fr/mobilites-espace-public/seine-rivieres-canaux/schema-directeur-canaux

Atelier parisien d'urbanisme. (2017). *Plan directeur de mise en valeur des canaux de la Seine à La Villette. Dans S'imaginer Paris et le Grand Paris : 50 ans d'histoire urbaine.*

Awada, F., Roquelle, S., Mariotte, S., Boichon, N., Laurent, S., Cransac, O., Beaugendre, É., Castano, S., Corne-Viney, N., Gobled, L., Lavallart, C., Galliez, M., Galopin, C., & Sarris, J. (s. d.). *La vie mobile—Se déplacer en Ile-de-France*. (175).

Backouche, I. (2000). *La trace du fleuve : La Seine et Paris (1750-1850)*. Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales.

Backouche, I. (2010a). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

Backouche, I., & Société des amis des Archive Nationales. (1998). *La Seine à Paris* [Livret d'atelier pédagogique du service éducatif des Archives Nationales].

Barbe, L., Bourgoin, B., & Cerci, R. (2021). *Reconquête (re)penser l'aménagement durable des berges de Seine—Paris, ville hydraulique : Redessiner la ville avec l'eau—La Seine et les Canaux*.

Baudry, D., Douet, M., & Pitaval, N. (2020). *La logistique urbaine fluviale Connaître pour agir*. Collection Connaissance - Edition Cerema. https://entreprises-fluviales.fr/wp-content/uploads/2020/11/logistique_urbaine_fluviale_17-11-20_0.pdf

Baysse, A. (s. d.). *Les berges de la Seine : Usages et conflits dans le département des Hauts-de-Seine*. Consulté https://www.geographie.ens.fr/IMG/SIRenligne(1).pdf

Beyer, A., & Debrie, J. (2011). Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port. *Métropoles*, (10). https://doi.org/10.4000/metropoles.4494

Bisson, A. (s. d.). *Municipales 2026 à Paris : Derrière les promesses, pourquoi le futur des voies sur berge est un casse-tête*. Le Parisien. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.leparisien.fr/elections/municipales/municipales-2026-a-paris-derriere-les-promesses-pourquoi-le-futur-des-voies-sur-berge-est-un-casse-tete-06-12-2025-XJ6WSPEXTREWNAM4WMF2AYVRS4.php

Bonin, S. (2007). Fleuves en ville : Enjeux écologiques et projets urbains. *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, (13). https://doi.org/10.4000/strates.5963

Bouron, J.-B. (2026, juin). *Conflit d'acteurs et conflit d'usages* [Terme]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/conflit-acteur-conflit-usage

Bravard, J.-P. (2004). Villes de réservoirs sur le Yangzi et sur le Rhône : Niveaux fluviaux et gestion des berges à Chongqing et Lyon. *Géocarrefour*, *79*(1), 49-62. https://doi.org/10.4000/geocarrefour.532

Brenac, T., Maître, É., Clabaux, N., Fournier, J.-Y., & Millot, M. (2021). Aménagements en faveur des transports collectifs et incidences sur la sécurité des déplacements. In *Les faux-semblants de la mobilité durable*. Éditions de la Sorbonne; https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.108735

Breuvart, M., Hanappe, F., L'Henaff, F., Mathieux, P., & Richard, O. (2001, décembre). *La Bièvre*. APUR. https://www.apur.org/sites/default/files/documents/40.pdf

Brun, A., & Gache, F. (2021). *La protection contre les crues dans le bassin amont de la Seine : Du génie civil aux solutions fondées sur la nature* [PDF,HTML]. UMR CNRS 6266 IDEES, Université de Rouen Normandie. https://doi.org/10.48390/N4XY-5G16

Buehler, R. (s. d.). Bikeway Networks : A Review of Effects on Cycling. *Transport Reviews*, (36). Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2015.1069908

Canal, G., & Chevandier, T. (2021). *La Seine : Restituer la Seine aux Parisiens* [Rapport de la Mission d'information et d'évaluation]. Conseil de Paris. https://cdn.paris.fr/paris/2021/06/18/0c137c592a11fac120a42166824c58d3.pdf

Caroline, H. (s. d.). *Paris : Canal Saint Martin, poésie et vocations successives d'une voie d'eau artificielle inventée au XIXème siècle - Xème - Paris la douce, magazine parisien, culture, sorties, art de vivre*. Consulté 1 août 2026, à l'adresse https://www.parisladouce.com/2023/10/canal-saint-martin-paris-10.html

Cerema. (2020). *La logistique urbaine fluviale : Un guide du Cerema*. https://www.cerema.fr/fr/actualites/logistique-urbaine-fluviale-guide-du-cerema

Cerema. (2025a). *Fiche n° 2 : Élaborer un schéma de desserte fluviale intégré au plan de mobilité* (Transport fluvial et territoires). Cerema. Bron. https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/604060/fiche-n-2-elaborer-un-schema-de-desserte-fluviale-integre-au-plan-de-mobilite

Cerema. (2025b). *Fiche n°1 : Le transport du quotidien par navettes fluviales et maritimes : L'accessibilité* (Transport fluvial et territoires). Cerema. Bron. https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/602001/fiche-n-1-le-transport-du-quotidien-par-navettes-fluviales-et-maritimes-l-accessibilite

Chevalier, J. (2004). L'appropriation des fronts de rivière/fleuve urbains aux États-Unis : Entre marchandisation et valorisation de la nature. *ESO - UMR 6590 CNRS*, (22).

Claux, M. (2021). Une analyse rétrospective de la justification du projet « Paris berges de Seine rive droite » : Les risques de l'évaluation : mobilisation, confusion et devoir de contrition. In H. Reigner & T. Brenac (Éds.), *Les faux-semblants de la mobilité durable : Risques sociaux et environnementaux* (p. 87-104). Éditions de la Sorbonne. https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.108795

Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. (2016). *2e rapport d'étape*. Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/2e_rapport_Voies_sur_Berges_nov_2016.pdf

contro-pieto. (s. d.). *Concertation des différents acteurs – Piétonnisation des berges rive droite à Paris : Un débat écologique, urbain et politique*. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://controverses.minesparis.psl.eu/public/promo16/promo16_G26/www.controverses-minesparistech-6.fr/_groupe26/indexf705.html?p=481

Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine. (2020). *Quelle(s) Vallée(s) de la Seine en 2040 ? Enjeux et défis d'un territoire d'ambition : 30 cartes pour comprendre.* Institut Paris Region. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/Institut/ORFL/Etudes/ressources/05-Axe_Seine/2020_VDS_atlas_quelle_vallee_de_la_seine_2040_2020.pdf

Cousein, J., Carde, P., & Razakarisoa, A. (2023). *COP : Contrat d'Objectifs et de Performance—Le fluvial au cœur de la transition écologique* [Dossier de presse]. Voies navigables de France. https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2023/12/Dossier-de-presse_COP23.pdf

Curnier, S. (2016). Expériences urbaines et espaces publics à Copenhague. *Cahiers de l'Aspan, n°2, p. 8-13*. https://www.academia.edu/39969293/Exp%C3%A9riences_urbaines_et_espaces_publics_%C3%A0_Copenhague

Dablanc, L. (1997a). *Entre police et service : L'action publique sur le transport de marchandises en ville : le cas des métropoles de Paris et New York.* [Phdthesis, Ecole des ponts ParisTech]. https://hal.science/tel-04683661

Dablanc, L. (1997b). *Entre police et service : L'action publique sur le transport de marchandises en ville : le cas des métropoles de Paris et New York.* [Phdthesis, Ecole des ponts ParisTech]. https://hal.science/tel-04683661

Debrie, J. (s. d.). *#4 / Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine : Urbanités*. Consulté 13 juillet 2026, à l'adresse https://www.revue-urbanites.fr/4-paris-ville-portuaire-du-quai-dissy-au-pont-de-tolbiac-balade-fluviale-le-long-de-la-seine/

Debrie, J. (2013). La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : Acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon). *Cybergeo: European Journal of Geography*. https://doi.org/10.4000/cybergeo.26118

Debrie, J. (2014). *#4 / Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine*. Urbanités. https://www.revue-urbanites.fr/4-paris-ville-portuaire-du-quai-dissy-au-pont-de-tolbiac-balade-fluviale-le-long-de-la-seine/

Debrie, J. (2018). D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche … et vice-versa : L'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain. *Métropoles*, (23). https://doi.org/10.4000/metropoles.6601

Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine. (2015). *Schéma stratégique Vallée de la Seine : Un projet de développement à l'horizon 2030*. https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/1.schema_strategique_2030_40dad.pdf

Departement of transport. (s. d.). *Waterways*. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.dot.ny.gov/modal/waterways

Des Racines et des Ailes - France Télévisions. (2016, avril 7). *Rome sur le Tibre* [Enregistrement vidéo]. https://www.youtube.com/watch?v=YB8mY9Jd5DE

Doceul, M.-C., Bourgeat, S., & Bras, C. (2026, avril). *Représentation* [Terme]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/representation

Dournel, S., & Sajaloli, B. (2012). Les milieux fluviaux et humides en ville, du déni à la reconnaissance de paysages urbains historiques. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, *41*(1), 5-21. https://doi.org/10.7202/1013761ar

Ducruet, C. (2008). Typologie mondiale des relations ville-port. *Cybergeo: European Journal of Geography*. https://doi.org/10.4000/cybergeo.17332

Eau de Paris. (s. d.). *L'histoire de l'eau à Paris*. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.eaudeparis.fr/lhistoire-de-leau-paris

Eau de Paris. (2022). *Livre de la remunicipalisation de l'eau à Paris.* https://www.eaudeparis.fr/sites/default/files/2022-05/LivreRemunicipalisation.pdf

Emery, M. (2025). L'Autoroute urbaine contre le canal, mise en concurrence infrastructurelle et enjeux environnementaux dans le Paris des années 1960 et 1970. *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère*, (24). https://doi.org/10.4000/14rj4

Emmanuel sur X. (s. d.). *Le plan pour convertir le Canal Saint-Martin en autoroute urbaine. Projet abandonné dans les années 70, mais des étapes concrètes avaient été faites dans la réalisation, avec des achats de terrain par l'Etat autour du canal pour faire un futur échangeur avec la future autoroute.* Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://x.com/EmmanuelSPV/status/2068757981148164375

Gangneux, T. (s. d.). *Etats-Unis—New York, de la ville à la ville mondiale | CNES*. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://cnes.fr/geoimage/etats-unis-new-york-de-ville-ville-mondiale

Grand Lyon. (2009). *La mobilité écoresponsable : Livret ressources.* http://www.reperes-dd.org/uploads/media/gl_livret_enseignants_mobilite.pdf

Géoconfluences. (2025, mai). *Mobilité* [Géoconfluences]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mobilite

Géoconfluence. (2024, février). *Paradoxe de Braess (effet siphon)* [Terme]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/paradoxe-de-braess-effet-siphon

Guibert, C., & Paul, A. (2013). Usages et intérêts différenciés des espaces maritimes et fluviaux patrimonialisés. Les cas de Saint-Gilles-Croix-de-Vie en Vendée et du canal de Nantes à Brest. *Norois. Environnement, aménagement, société*, (228), Article 228. https://doi.org/10.4000/norois.4755

Guillerme, A. (1984). *L'eau et ses vapeurs*. (201), 54-55.

Guillerme, A. (1995). *Le retour à l'eau. Rives de villes*. (285), 27-31.

Guitton, F., & Tech, U. de L. > G. A.-B. (2020). *Fleuve en ville, enjeux et perspectives dans les projets de reconquête*. https://matheo.uliege.be/handle/2268.2/10175

Groupe 26. (2017, 5 juin). *Concertation des différents acteurs – Piétonnisation des berges rive droite à Paris : un débat écologique, urbain et politique. Controverses*, Mines Paris – PSL. https://controverses.minesparis.psl.eu/public/promo16/promo16_G26/www.controverses-minesparistech-6.fr/_groupe26/indexf705.html?p=481

HAROPA PORT. (2019). *Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris Intra-muros* [Scéma d'Orientation]. https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/sobparis_haropa_port.pdf

HAROPA PORT. (2023a, juin 1). *L'histoire des ports de Paris*. https://www.haropaport.com/fr/lhistoire-des-ports-de-paris

HAROPA PORT. (2023b, juin 21). *Premier port fluvial européen*. https://www.haropaport.com/fr/premier-port-fluvial-europeen

HAROPA PORT, Voies Navigables de France VNF Bassin de la Seine, & Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements. (2022). *Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris*. https://www.apur.org/sites/default/files/cahier_prescriptions_berges_seine.pdf?token=bzQRophV

Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. (2017). *Fermeture des voies sur berges rive droite à Paris : Bilan du suivi et de l'évaluation un an après*. Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/rapport_final.pdf

Interlud+. (s. d.). *Logistique urbaine fluviale, des territoires toujours plus engagés*. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.interlud.green/actualites/logistique-urbaine-fluviale-des-territoires-toujours-plus-engages

Jensen, J. S., Lauridsen, E. H., Fratini, C. F., & Hoffmann, B. (2015). Harbour Bathing and the Urban Transition of Water in Copenhagen : Junctions, Mediators, and Urban Navigations. *Environment and Planning A: Economy and Space*, *47*(3), 554-570. https://doi.org/10.1068/a130132p

Jolé, M. (2006). Le destin festif du canal Saint-Martin. *Pouvoirs*, *116*(1), 117-130. https://doi.org/10.3917/pouv.116.0117

Kumar, S., Naveteur, L., Persitz, B., Renoncet, G., & Roussat, J.-B. (2015). *La Ville Fluviale* [Atelier International du Mastère AMUR]. https://educnet.enpc.fr/pluginfile.php/39071/mod_folder/content/0/2015_1T_Ville%20fluviale.pdf

Lechner, G. (2006). *Le fleuve dans la ville La valorisation des berges en milieu urbain* [Mémoires de l'Université de Tours.]. http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/2006_ebook_CDU_fleuvedanslaville.pdf

Le Monde. (2023). *Comment rafraîchir la ville ?* [Shorts Youtube]. https://www.youtube.com/shorts/AqZ8hq4xUbc

Matthieu, A. (2020). Mobilité douce. In *Dictionnaire critique de l'anthropocène* (p. 553-555). https://shs.hal.science/halshs-03027234v1/preview/DCA-Mobilite%CC%81%20Douce.pdf#page=2

Mehdi, B. A. (2012). *Le paysage fluvial et les grandes régions métropolitaines en Europe. Le Rhin comme nouvelle centralité.* https://graie.org/ISRivers/actes/pdf2012/1A103-177BOU.pdf

Métayer, B. (s. d.). *Un joggeur toutes les trois secondes sous le Pont-Neuf : À Paris, le succès fou de la course à pied à l'heure du déjeuner*. Le Parisien. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.leparisien.fr/paris-75/un-joggeur-toutes-les-trois-secondes-sous-le-pont-neuf-a-paris-le-succes-fou-de-la-course-a-pied-a-lheure-du-dejeuner-11-04-2026-S27MATURJBERFFQROJIBHULAXQ.php

Métropole du Grand Paris. (s. d.). *Appel à projets Logistique urbaine fluviale Axe Seine*. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.metropolegrandparis.fr/fr/appel-projets-logistique-urbaine-fluviale-axe-seine

Michon, P. (2008). L'opération de régénération des Docklands : Entre patrimonialisation et invention d'un nouveau paysage urbain. *Revue Géographique de l'Est*, *48*(1-2). https://doi.org/10.4000/rge.1104

Miguel, P. (1994). *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France.* (Edition n°1).

Minard, V., Ali, A., & Taverne, N. (2020). *Etude globale aménagement-mobilité sur l'Est francilien* [Rapport d'étude]. DRIEAT : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de

l'Aménagement.https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/est_francilien_rapport__opt.pdf

Montaigne, I. (s. d.). *Municipales 2026 à Paris : Combien coûte la promenade continue de 25 km sur les berges de la Seine proposée par Emmanuel Grégoire ?* Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.institutmontaigne.org/municipales-2026/paris/berges-de-seine-creer-une-promenade-continue-sur-25-km/

Moutiez, J. (s. d.). *Plonger dans les canaux, reconquérir la Seine*. Consulté 13 juillet 2026, à l'adresse https://journals.openedition.org/gc/20578

Moutiez, J. (2021). Se baigner à nouveau dans la Seine : L'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. *Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace*, (25). https://doi.org/10.4000/paysage.24706

Pelletier, J. (1990). *Sur les relations de la ville et des cours d'eau / On relations between cities and rivers*. https://doi.org/10.3406/geoca.1990.5741

Plasmans, M. (2023, août 21). Le transport fluvial et la logistique urbaine. *ISLEAN*. https://islean-consulting.fr/fr/excellence-operationnelle/le-transport-fluvial-et-la-logistique-urbaine/

Port autonome de Strasbourg. (s. d.). Ports de Strasbourg, tourisme fluvial & batorama. *Ports de Strasbourg*. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.strasbourg.port.fr/tourisme-fluvial/batorama/

Port autonome de Strasbourg. (2020, janvier 21). *Communiqué de presse : Trafics 2019 et perspectives 2020.* https://www.strasbourg.port.fr/wp-content/uploads/2020/01/20200121_CPN1-activites-2019_perspectives-20-PAS-VF-complet.pdf

Pugnat, J.-B. (s. d.). *Les conditions de développement de la logistique fluviale urbaine à Paris et en Ile-de-France*.

Pugnat, J.-B. (2015). *Les conditions de développement de la logistique fluviale urbaine à Paris et en Ile-de-France* [Thèse, Université Paris-Est]. https://doi.org/10.70675/c7edd45czc491z4b87za371ze4ece6d65409

Region, L. P. (s. d.-a). *À vélo le long de la Seine : Vers un itinéraire cyclable à l'amont de Paris*. L'Institut Paris Region. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/a-velo-le-long-de-la-seine-vers-un-itineraire-cyclable-a-lamont-de-paris/

Region, L. P. (s. d.-b). *Fret fluvial en Île-de-France : Crue ou décrue ?* L'Institut Paris Region. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/fret-fluvial-en-ile-de-france-crue-ou-decrue/

Region, L. P. (s. d.-c). *Les trajectoires de décarbonation du transport fluvial dans le bassin de la Seine*. L'Institut Paris Region. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-trajectoires-de-decarbonation-du-transport-fluvial-dans-le-bassin-de-la-seine/

Rode, S. (2017a). Les berges fluviales secondaires : Des marges urbaines à résorber ? *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*, *94*(3), 472-488. https://doi.org/10.4000/bagf.2139

Rode, S. (2017b). Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville. *Cybergeo: European Journal of Geography*. https://doi.org/10.4000/cybergeo.27933

Rode, S., & Valette, P. (2019). Par-delà les limites communales, le fleuve au cœur du projet de territoire métropolitain ? Comparaison entre Perpignan et Toulouse. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (47), Article 47. https://doi.org/10.4000/soe.5172

Rodrigue, J.-P. (2018). *The Port Authority of New York and New Jersey* [The Geography of Transport Systems]. https://transportgeography.org/contents/applications/port-authority-new-york-new-jersey/

Romain, F. (2009). La construction des paysages fluviaux urbains au Nord de la Méditerranée. *Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace*, (3). https://doi.org/10.4000/paysage.25383

Romain, F. (2010). Le fleuve, porteur d'images urbaines : Formes et enjeux. *Géocarrefour*, *85*(3), 253-260. https://doi.org/10.4000/geocarrefour.8001

Rouillé-Kielo, G., Le Métayer, J., Bouleau, G., Gramaglia, C., & Allouche, A. (s. d.). *La baignade urbaine en eau vive au-delà de l'enjeu bactériologique. Regards croisés Paris/Berlin*. PIREN-Seine. https://doi.org/10.26047/PIREN.RAPP.ANN.2022.VOL18

Servain-Courant, S. (2014). Chapitre 4. L'aménagement des villes et la gestion des risques d'inondation post 1950. L'exemple de la Loire. In H.-J. Scarwell, G. Schmitt, & P.-G. Salvador (Éds.), *Urbanisme et inondation : Outils de réconciliation et de valorisation* (p. 95-124). Presses universitaires du Septentrion. https://doi.org/10.4000/books.septentrion.17447

Sinaï, A. (2013). *L'eau à Paris, retour vers le public*. Eau de Paris. https://www.eaudeparis.fr/sites/default/files/2022-05/LivreRemunicipalisation.pdf

Société du Canal Seine-Nord Europe. (s. d.). *Canal Seine-Nord Europe*. Canal Seine-Nord Europe. Consulté 13 août 2026, à l'adresse https://www.canal-seine-nord-europe.fr/

Strat, C. D., Anne Le. (2011, mars 19). L'eau comme bien commun ? Un retour sur l'expérience parisienne de remunicipalisation. *Contretemps*. https://coucou.contretemps.eu/leau-comme-bien-commun-un-retour-sur-lexperience-parisienne-de-remunicipalisation/

Tilak, E. (2022). *La régulation publique de la logistique urbaine au niveau régional—Outils et pratiques face aux enjeux de durabilité dans les régions françaises* [Mémoire de stage du Master 2 « Urbanisme et Aménagement, parcours SPMVD » de Sorbonne Université]. https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2019/10/Memoire-M2-Emilie-TILAK-version-Chaire_compressed.pdf

Tilly, P. (2016). *Conclusions : Le transport fluvial au coeur des préoccupations et des enjeux contemporains—Persée*. https://www.persee.fr/doc/rbph_0035-0818_2016_num_94_4_8917

Valette, P. (2015). La Garonne à Toulouse. *Norois. Environnement, aménagement, société*, (237), Article 237. https://doi.org/10.4000/norois.5798

Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements. (2023). *Guide aménagements cyclables, 1ère partie : Généralités (section courante, hors DSC)*. https://cdn.paris.fr/paris/2024/09/30/guide-amenagements-cyclables-partie-1-generalites-hors-dsc-juin-2024-light-CFZy.pdf

Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements. (2026). *Baignade dans la Seine : Consultez les chiffres détaillés liés à la qualité de l'eau*. https://www.paris.fr/pages/baignade-dans-la-seine-consultez-les-chiffres-detailles-lies-a-la-qualite-de-l-eau-32052

Voies Navigables de France VNF Bassin de la Seine. (s. d.-a). La logistique urbaine fluviale. *VNF*. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.vnf.fr/vnf/accueil/logistique-fluviale/adopter-le-transport-fluvial/les-filieres-du-transport-fluvial/logistique-urbaine/

Voies Navigables de France VNF Bassin de la Seine. (s. d.-b). La Seine, monument du tourisme fluvial. *VNF*. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/destinations-fluviales/principales-destinations/la-seine/

Voies Navigables de France VNF Bassin de la Seine. (s. d.-c). Nos missions. *VNF*. Consulté 14 juillet 2026, à l'adresse https://www.vnf.fr/vnf/accueil/qui-sommes-nous-vnf/missions/

Voies Navigables de France VNF Bassin de la Seine. (2019). *Les chiffres clés 2019*. https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2020/05/VNF-chiffres-cl%C3%A9s-2019-web-1.pdf

Voies Navigables de France VNF Bassin de la Seine. (2023, avril 5). Le fluvial : Une solution pour la logistique urbaine. *VNF*. https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualitess/le-fluvial-une-solution-pour-la-logistique-urbaine/

Walt, S. van der. (2020). Flussbad Berlin, un projet citoyen de baignade urbaine dans le canal de la Spree. *Allemagne d'aujourd'hui*, *234*(4), 59-70. https://doi.org/10.3917/all.234.0059

Zembri, P. (2019). Les métropoles fluviales : Concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable, Antoine Beyer et Jean Debrie (dir.), Paris : L'œil d'or, Collection Critiques & Cités, 2014. *Flux*, *116117*(2), 230-232. https://doi.org/10.3917/flux1.116.0230

Annexes :

1. **Annexe 1 : Liste et sources des figures** ……p.233
2. **Annexe 2 : Grilles de terrain** ……p.242
3. **Annexe 3 : Comptages** ……p.250
   a. Annexe 3.a. : Tableaux de comptage ……p.250
   b. Annexe 3.b. : Tableaux comparatifs ……p.252
   c. Annexe 3.c. : Graphiques comptages ……p.252
4. **Annexe 4 : Grille d'entretiens** ……p.255
   a. Annexe 4.a. : Questionnaire en ligne ……p.255
   b. Annexe 4.b. : Grille d'entretien : Morgane Sanchez ……p.258
   c. Annexe 4.c. : Grille d'entretien : Jean-François Rauch……p.260
5. **Annexe 5 : Retranscription des entretiens** ……p.262
   a. Annexe 5.a. : Questionnaire en ligne ……p.262
   b. Annexe 5.b. : Entretien : Morgane Sanchez ……p.275
   c. Annexe 5.c. : Entretien : Jean-François Rauch ……p.292

1. Annexes 1 : Listes et sources des figures

Figure 1 : Carte de localisation des lieux d'observations sur les berges des canaux Paris – Réalisée par Jeanne Giethlen – Février 2026

Figure 2 : Carte de localisation des lieux d'observations sur les berges de Seine Paris – Réalisée par Jeanne Giethlen – Février 2026

Figure 3 : Graphique des usages des quais/terres pleins sur les berges Parisiennes – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juillet 2026 - Données Haropa Port : HAROPA PORT. (2019). *Schéma d'orientations des berges et des ports dans Paris*. *https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/sobparis_haropa_port.pdf*

Figure 4 : Graphique des usages des plans d'eau sur la Seine - Réalisé par Jeanne Giethlen – Juillet 2026 - Données Haropa Port : HAROPA PORT. (2019). *Schéma d'orientations des berges et des ports dans Paris*. *https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/sobparis_haropa_port.pdf*

Figure 5 : Photo du Port Victor-quai d'Issy – Réalisée par Jean Debrie - 25 juin 2014 - Debrie, J. (2014). *Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine*. *Urbanités*. https://www.revue-urbanites.fr/4-paris-ville-portuaire-du-quai-dissy-au-pont-de-tolbiac-balade-fluviale-le-long-de-la-seine/

Figure 6 : Photo de la Cité de la Mode – Publiée sur le site *Archiobjects* - Onniboni, L. (2024, août 9). Cité de la Mode et du Design in Paris, Jakob + MacFarlane. *Archiobjects*. https://www.archiobjects.org/cite-de-la-mode-et-du-design-in-paris-jakob-macfarlane/

Figure 7 : Photo d'un bateau de tourisme sur le canal Saint-Martin – Réalisée par Jeanne Giethlen – Avril 2026

Figure 8 : Plan de coupe du gabarit Freycinet – publié sur le site *Artkarel* - Vereycken, K. (2023, novembre 27). Grands travaux : L'exemple inspirant du « Plan Freycinet ». *ARTKAREL*. https://artkarel.com/grands-travaux-lexemple-inspirant-du-plan-freycinet/

Figure 9 : Photo d'un bateau de tourisme Canauxrama se déplaçant sur la Seine – Publiée sur le site *Canauxrama - Canauxrama : Cruises Canal Saint Martin and Seine in Paris*. (s. d.). Consulté 20 août 2026, à l'adresse https://www.canauxrama.com/en/

Figure 10 : Photo du port de la Bourdonnais ; Tour Eiffel – Réalisée par Jean Debrie - 6 juillet 2014 - Debrie, J. (2014). *Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine*. *Urbanités*. https://www.revue-urbanites.fr/4-paris-ville-portuaire-du-quai-dissy-au-pont-de-tolbiac-balade-fluviale-le-long-de-la-seine/

Figure 11 : Capture d'écrans de la carte Strava de Paris, avec la couche « Cartes d'activité » active – Réalisée par Jeanne Giethlen - 17 aout 2026 - *Cartes Strava*. (s. d.). Strava. Consulté 20 août 2026, à l'adresse https://www.strava.com/maps

Figure 12 : Carte de l'Observatoire des vélos 2024 en Seine-Saint-Denis - Réalisée par le Département de la Seine-Saint-Denis - 2024 – Données CDVIA, CD93 et Ville de Montreuil - APUR. (s. d.). *Schéma directeur des canaux—Phase 1 : Diagnostic partagé du canal Saint-Denis et du canal de l'Ourcq*. Consulté https://www.apur.org/sites/default/files/2025-07/schema directeur_canaux_ourcq_saint_denis.pdf?openfile_analytics=18530

Figure 13 : Schéma à partir d'une photo de la zone de squat sur la berge de droite du canal Saint-Denis, au niveau du Bd Macdonald – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juillet 2026

Figure 14 : Graphique du nombre de piétons que j'ai pu dénombrer par zone de comptage – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juillet 2026 – Données comptages personnel *annexe 3.a*

Figure 15 et 16 : Photos des berges gauche et droite au niveau du Pont-Royal (photo de gauche) et de la passerelle Simone de Beauvoir (photo de droite) – Réalisées par Jeanne Giethlen – Février 2026

Figure 17 et 18 : Photos des berges de gauche et de droite autour du Pont-Marie – Réalisées par Jeanne Giethlen – Février 2026

Figure 19 : Photo des voies Georges-Pompidou au niveau de l'Île aux Cygnes (visible à gauche sur la photo) – Publiée sur le site de *L'Internaute* – Août 2017 - Bardou, G. (2017, août 30). *Voies sur berge à Paris : De nouvelles fermetures, quels itinéraires bis ?* https://www.linternaute.com/auto/conduite/1331444-voies-sur-berge-a-paris-de-nouvelles-fermetures-quels-itineraires-bis/

Figure 20 : Schéma typologique des mobilités sur les berges de Seine à Paris – Réalisé par Jeanne Giethlen – Mars 2026

Figure 21, 22 et 23 : Photos des berges gauche et droite du canal de l'Ourcq (en haut à droite), du canal Saint-Martin (en haut à gauche) et du canal Saint-Denis (à gauche) – Réalisées par Jeanne Giethlen – Février 2026

Figure 24 : Schéma typologique des mobilités sur les berges des canaux Parisiens – Réalisé par Jeanne Giethlen – Mars 2026

Figure 25 : Schéma aériens de la répartition des mobilités sur le Bassin de la Vilette – Réalisé par Jeanne Giethlen – Mars 2026

Figure 26 : Affiche pour l'évènement « Été du canal » - Publiée sur le site *Kimini* - été 2026 - *Été du Canal 2026 : Plages et activités nautiques pour enfants à Paris*. (s. d.). Consulté 20 août 2026, à l'adresse https://kimini.fr/evenement/ete-du-canal-2026-plages-et-activites-nautiques-pour-enfants-a-paris/

Figure 27 : Photo de la zone de baignade pendant le festival « Été du canal » - Publiée sur le site *Seine-Saint-Denis tourisme* - Tourisme, S.-S.-D. (s. d.). *Baignade dans le bassin de La Villette*. L'été du Canal. Consulté 20 août 2026, à l'adresse https://www.tourisme93.com/ete-du-canal/baignade-paris-bassin-de-la-villette.html

Figure 28 : Photo de la zone rénovée des berges du canal Saint-Martin, rue Lancry – Réalisée par Jeanne Giethlen – Juin 2026

Figure 29 et 30 : Photos d'aménagements de loisirs installés sur les berges à l'occasion de Paris Plages – Réalisées par Jeanne Giethlen – Août 2026.

Figure 31 : Photo du site de baignade de Bras Marie – Réalisée par Jeanne Giethlen – Août 2026

Figure 32 : Photo de la voie Georges-Pompidou avant sa fermeture aux voitures, à côté de l'Île de la Cité – Photo publiée sur le site du *Parisien* - Parisien. (2016, août 23). *Voies sur berges : Les opposants à la fermeture pétitionnent sur le net*. leparisien.fr. https://www.leparisien.fr/paris-75/voies-sur-berges-les-opposants-a-la-fermeture-petitionnent-sur-le-net-23-08-2016-6063689.php

Figure 33 : Projection du projet du maire Emmanuel Grégoire lors des élections municipales 2026 – Photo publiée sur le site du *Parisien* - Pauline, D. (2026, février 2*). Municipales 2026 à Paris : Le projet de baignade géante d'Emmanuel Grégoire « inquiète » les plaisanciers de l'Arsenal. leparisien.fr. https://www.leparisien.fr/paris-75/municipales-a-paris-le-projet-demmanuel-gregoire-de-baignade-geante-inquiete-les-plaisanciers-de-larsenal-02-02-2026-RXNPYURXPZHFNDTCTOZWMCS3UQ.php*

Figure 34 : Photo d'un bateau de tourisme Canauxrama sur le canal Saint-Martin – Publiée sur le site de Canauxrama - *Canauxrama : Croisières Canal Saint Martin et Seine à Paris*. (s. d.). Consulté 20 août 2026, à l'adresse https://www.canauxrama.com

Figure 35 et 36 : Photos des berges lorsqu'il faisait beau (juin) et lorsqu'il fait moins beau (août) – Réalisées par Jeanne Giethlen

Figure 37 : Capture d'écran d'un compte TikTok (sur le compte : Alis / Culture) encourageant à se rendre dans un lieu de baignade autour de Paris – Réalisée par Jeanne Giethlen – Août 2026.

Figure 38 : Plan de Paris de Truschet et Hoyau réalisé vers 1550 – Publié sur le site *Urbanisation-Paris* - Istria, P. (2020, mars 28). Paris vers 1550 : Le Plan de Truschet et Hoyau. *PARIS, la mise en place d'une ville*. https://urbanisation-paris.com/2020/03/28/paris-vers-1550-le-plan-de-truschet-et-hoyau/

Figure 39 : Plan de Mathieu Mérian réalisé en 1615 – Publié sur le site *Paris Musée* - Plan de Paris sous Louis XIII, par Mathieu Mérian. 1615. | *Paris Musées. (s. d.). Consulté 20 août 2026, à l'adresse https://www.parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/plan-de-paris-sous-louis-xiii-par-mathieu-merian-1615-0*

Figure 40 : Photo de Paris Plage, intérieur des bains, 1911 – Publiée par Julia Moutiez dans son article « Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 » - Source Gallica/BNF - Moutiez, J. (2021) « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 », Projets de paysage* https://journals.openedition.org/paysage/24706

Figure 41 : Plan de Turgot (plan de Paris) – publié par *Wikipédia* - réalisé entre 1734 et 1739 à la demande du prévôt des marchands - Plan de Turgot. (2026). In *Wikipédia*. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Plan_de_Turgot&oldid=235622883

Figure 42 : Peinture du Bassin de La Villette avant les canaux – Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Source. « Vue de la barrière Saint-Martin et du bassin du canal de l'Ourcq », s.d. (avant 1822) - Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

Figure 43 : Plan des canaux et le Bassin de La Villette, en 1885 - Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Source : D'après l'*Atlas* de Lefèvre, 1860 et Plan de F. Humblot, 1885. Cartographie, A. Varet-Vitu, 2010 - Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

Figure 44 : Graphique du tonnage des canaux parisiens, 1862-1896 - Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Sources : Humblot, F., 1885 ; *Annuaire statistique de la ville de Paris*, 1883, 1890, 1898 ; Alphand, 1880 - Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

Figure 45 : Peinture du bassin de la Vilette vers 1810, un lieu de loisir qui attire - Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Sources : « Dumolet prenant un bain dans le canal de la Villette », s.d (avant 1822). Chanson : *Bon voyage, monsieur Dumollet !* Marc-Antoine Désaugiers, vers 1810 - Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

Figure 46 : Carte du Bassin de La Villette en 1865 - Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Source : D'après le Plan dressé par Duval en 1885 et le Plan de F. Humblot, 1885. Cartographie A. Vitu-Varet, 2010 - Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

Figure 47 : Photo de Paris pendant la crue de 1910 (les Parisiens se déplacent sur des échafaudages) – Publiée sur le site de *Radio France - Magali Reghezza-Zitt, géographe*. (2014, mai 17). France Inter. https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/les-savanturiers/magali-reghezza-zitt-geographe-8637193

Figure 48 : La chaleur à Paris (enfants se baignant dans la Seine), 1921, malgré l'interdiction – Publiée par Julia Moutiez dans son article « Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 » - Source Gallica/BNF - Moutiez, J. (2021) « *Se baigner à nouveau dans la Seine : l'héritage promis par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 », Projets de paysage* https://journals.openedition.org/paysage/24706

Figure 49 : Carte du réseau portuaire de la direction territoriale de Haropa Port Paris – Publiée sur le site de *Haropa Port* - Notre identité | *HAROPA PORT.* (2023, juin 16). https://www.haropaport.com/fr/notre-identite

Figure 50 : Carte des États et comtés autour de la ville de New York – Publiée sur le site du *CNES* - Etats-Unis—New York, de la ville à la ville mondiale | *CNES. (s. d.).* Consulté 10 juillet 2026, à l'adresse https://cnes.fr/geoimage/etats-unis-new-york-de-ville-ville-mondiale

Figure 51 : Photo d'illustration de New York sur Google maps - *Google Maps*. (s. d.). Google Maps. Consulté 21 août 2026, à l'adresse https://www.google.com/maps/place/New+York,+%C3%89tat+de+New+York,+%C3%89tats-Unis/@40.6971934,-74.3091647,10z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0x89c24fa5d33f083b:0xc80b8f06e177fe62!8m2!3d40.7127753!4d-74.0059728!16zL20vMDJfMjg2?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDgxOS4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D

Figure 52, 53 et 54 : Photos du port de New York et des infrastructures nécessaires à son utilisation – Réalisées par Fatima Aydin – Avril 2026

Figure 55 : Photo de bateaux de logistiques en cours de chargement dans le port de New York – Réalisée par Fatima Aydin – Avril 2026

Figure 56 : Photo d'un bateau de fret qui traverse la ville au niveau de Roosvelt Island – Réalisée par Fatima Aydin – Avril 2026

Figure 57, 58, 59, 60 : Photos des berges et voies d'eau à Copenhague – Réalisées par Jeanne Giethlen – Décembre 2025

Figure 61 : Plan du projet Flussbad Berlin – Publié sur le site *Fluss bad Berlin* - Thorsten. (2023). *Fluss Bad Berlin – Das Projekt*. Fluss Bad Berlin. https://www.flussbad.berlin/fluss-bad-projekt

Figure 62 : Photo de la Spree au cœur de Berlin – Photo publiée sur le site *TSF Jazz - Plongez dans le Jazz à Berlin en 2024 ! | TSF Jazz*. (s. d.). Consulté 21 août 2026, à l'adresse https://www.tsfjazz.com/jazznews/jazz-blog/plongez-dans-le-jazz-a-berlin-en-2024

Figure 62 : Photo du Tybre et ces berges à Rome – Publiée sur le site *Easy reserve* – 2015 - *Partez en bateau sur les eaux du Tibre!* (s. d.). Consulté 21 août 2026, à l'adresse https://www.italy-villas.fr/en-italie/2015/italie-centrale/latium/tibre

Figure 63 : Photo d'un bateau de tourisme Batorama, qui circule dans le centre de Strasbourg – Réalisée par Jeanne Giethlen – Mai 2026

Figure 64 : Affectation du sol du port de Strasbourg et axe d'urbanisation Strasbourg-Kehl – Publiée par Jean Debrie dans son article « *La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon)* » - 2010/2013 - Debrie, J. (2013). La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : Acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon). *Cybergeo: European Journal of Geography*. https://doi.org/10.4000/cybergeo.26118

Figure 65 : Photo d'anciennes grues sur le canal du Rhône au Rhin dans Strasbourg – Réalisée par Jeanne Giethlen – Mai 2026

Figure 66 : Matrice des différents parallèles par rapport au cas parisien – Réalisée par Jeanne Giethlen – Juillet 2026

Figure 67 : Schéma des différents acteurs et gestionnaires de la Seine et ses berges à Paris – Réalisé par Jeanne Giethlen – Mars 2026

Figure 68 : Carte de répartition des 5 séquences en fonction des installations sur les berges et en voies d'eau, créées par Haropa Port Paris/VNF/Ville de Paris/APUR pour en assurer au mieux la gestion – Publiée par les gestionnaires dans le cadre de la réalisation du « Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris » – 2022.

Figure 69 : Carte de délimitation du périmètre classé sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco des rives de la Seine à Paris en 1991 – Publiée sur le site de *l'Unesco* – 2011 - mondial, U. C. du patrimoine. (s. d.). *Paris, rives de la Seine*. UNESCO Centre du patrimoine mondial. Consulté 21 août 2026, à l'adresse https://whc.unesco.org/fr/list/600/

Figure 70 : Carte de répartition schématique des gestionnaires des berges, créée par Haropa Port Paris/VNF/Ville de Paris/APUR pour en assurer au mieux la gestion – Publiée par les gestionnaires dans le cadre de la réalisation du « Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris » – 2022.

Figure 71 et 72 : Photo de ce que je pense être un essai pour la navette (la navette Icade passe normalement seulement sur le canal Saint-Denis et elle dépassait ici les normes de vitesse sur le canal de l'Ourcq, de plus, les gens à bord avaient l'air de faire des observations) – Réalisée par Jeanne Giethlen – Mai 2026.

Figure 73 : Schéma d'alimentation en eau de l'entreprise Eau de Paris (l'eau potable des Parisiens) – Publié sur le site *d'Eau de Paris - D'où vient l'eau de Paris ? | Eau de Paris*. (s. d.). Consulté 21 août 2026, à l'adresse https://www.eaudeparis.fr/dou-vient-leau-de-paris

Figure 74 : Graphique de la « Tendance en fonction de la fréquence à laquelle le Comité du patrimoine mondial a étudié l'état de conservation du bien des rives de Seine » depuis les quinze dernières années – Publié sur le site de l'Unesco (page des berges de Seine) – 1991/2026

Figure 75 : Carte d'une potentielle extension et création d'une zone tampon autour du périmètre classé sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco des rives de la Seine à Paris en 1991 – Publiée sur le site de *l'Unesco* – 2024 - mondial, U. C. du patrimoine. (s. d.). *Paris, rives de la Seine*. UNESCO Centre du patrimoine mondial. Consulté 21 août 2026, à l'adresse https://whc.unesco.org/fr/list/600/

Figure 76 : Carte illustrée du projet du canal Seine-Nord – Publiée sur le site Canal Seine-Nord Europe – 2022 - Société du Canal Seine-Nord Europe. (s. d.). *Canal Seine-Nord Europe*. Canal Seine-Nord Europe. Consulté 13 août 2026, à l'adresse https://www.canal-seine-nord-europe.fr/

Figure 77 : Plan du projet de l'APUR pour le boulevard Jules-Ferry et le boulevard Richard-Lenoir – Publié sur le site APUR 50 ans - 1978/1987 - *Plan directeur de mise en valeur des canaux de la Seine à La Villette | 1978 / 1987 | S'imaginer Paris et le Grand Paris | 50ans.apur.org*. (s. d.). Consulté 11 juillet 2026, à l'adresse https://50ans.apur.org/fr/home/1978-1987/plan-directeur-de-mise-en-valeur-des-canaux-de-la-seine-a-la-villette-1319.html

Figure 78 : Schéma réalisé par Phillipe Valette pour expliquer la logique de « l'intentionnalité paysagère » à Toulouse – Publié par Phillipe Valette dans son article « La Garonne à Toulouse » - 2015 - Valette, P. (2015). La Garonne à Toulouse. *Norois. Environnement, aménagement, société*, (237), Article 237. https://doi.org/10.4000/norois.5798

Figure 79 : Schéma des leviers d'actions proposé par l'APUR dans le cadre du schéma stratégique Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030 – Publié dans « Schéma stratégique de la Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030 ». – 2015 - Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine. (2015). *Schéma stratégique Vallée de la Seine : un projet de développement à l'horizon 2030*. https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/1.schema_strategique_2030_40dad.pdf

Figure 80 : Carte présentant les outils de transition énergétique et d'adaptation au changement climatique dans le cadre des projets autour du développement de la vallée de la Seine pour 2040 – Publiée par l'Institut Paris Région dans le document « *Quelle(s) vallée(s) de la Seine en 2040 ; Enjeux et défis d'un territoire d'ambition* » – 2020 - Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine. (2020). *Quelle(s) Vallée(s) de la Seine en 2040 ? Enjeux et défis d'un territoire d'ambition : 30 cartes pour comprendre*. Institut Paris Région. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/Institut/ORFL/Etudes/ressources/05-Axe_Seine/2020_VDS_atlas_quelle_vallee_de_la_seine_2040_2020.pdf

Figure 81 : Graphique de la réponse à la question « Quel moyen de transport utilisez-vous le plus souvent ici ? » du questionnaire réalisé dans le cadre de l'étude – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juin 2026.

Figure 82 : Graphique de la réponse à la question « Selon vous, y a-t-il des modes de déplacement qui n'ont pas leur place sur les berges ? » du questionnaire réalisé dans le cadre de l'étude – Réalisé par Jeanne Giethlen – Juin 2026.

Figure 83 : Schéma de la délimitation de la voie routière fermée le dimanche lors de l'ouverture à la baignade, permettant aux baigneurs de pratiquer les berges et de se rendre dans les vestiaires en traversant la route en sécurité – Réalisé par Jeanne Giethlen – Août 2026

Figure 84 : Schéma des conflits d'usages sur les voies d'eau et les berges parisiennes – Réalisé par Jeanne Giethlen – Août 2026

Figure 85 : Schéma des règles de navigation auxquelles devaient se soumettre les plaisanciers pendant l'été 2025 dans le cadre de la mise en place des espaces de baignade – Publié sur le site de VNF – 2025 - VNF. (2026). *Ouverture de sites de baignade à Paris : Conditions de navigation à l'été 2026*. Voies Navigables de France. https://www.vnf.fr/vnf/articles/ouverture-de-sites-de-baignade-a-paris-conditions-de-navigation-a-lete-2026/

Figure 86 : Photo de la zone de baignade de Bercy avec les pieux qui sont mentionnés par les baigneurs selon Morgane Sanchez – Publiée sur le site de la Ville de Paris – 2026 - *Baignade estivale dans la Seine : Quai de Bercy*. (s. d.). Consulté 22 août 2026, à l'adresse https://www.paris.fr/evenements/paris-en-seine-2025-baignade-dans-la-seine-sur-le-site-du-quai-de-bercy-86980

Figure 87 : Photo de la zone de baignade de Grenelle - Publiée sur le site de la Ville de Paris – 2026 - *Paris en Seine—Baignade Grenelle—Ville de Paris*. (s. d.). Consulté 22 août 2026, à l'adresse https://www.paris.fr/lieux/paris-en-seine-baignade-grenelle-20613

Figure 88 : Photo de la zone de baignade de Pont-Marie ouverte lorsqu'il ne faisait pas beau ; la fraîcheur n'empêche pas les baigneurs de se rendre sur les lieux de baignade – Réalisée par Jeanne Giethlen – 18 août 2026

Figure 89 : Schéma d'Organisation de l'espace portuaire des différentes « bandes fonctionnelles » créées par Haropa Port Paris/VNF/Ville de Paris/APUR pour en assurer au mieux la gestion – Publiée par les gestionnaires dans le cadre de la réalisation du « Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de Seine dans Paris » – 2022.

Figure 90 : Photo de personnes sautant dans le canal Saint-Martin lors de la première canicule de 2026 alors que la baignade était encore interdite – Réalisée par Jeanne Giethlen – Juin 2026

Figure 91 et 91 : Photos de la baignade dans le canal Saint-Martin le jour de son ouverture, lors des après-midis de fortes chaleurs en juin 2026 ; à gauche, zone de baignade surveillée et à droite, dans une écluse – Réalisées par Jeanne Giethlen – Juin 2026.

Figure 93 : Schéma des solutions pour lutter contre les conflits d'usages sur les voies d'eau et les berges parisiennes : l'exemple des canaux – Réalisé par Jeanne Giethlen – Août 2026

Figure 94 : Schéma de représentation du concept de « Chronotopie » - Réalisé par Jeanne Giethlen – Aout 2026

Figure 95 : Carte des différentes zones de baignade ouvertes sur la Seine – Publiée sur le site de l'APUR – Juillet 2026 - *12 sites de baignade ouvrent en Seine, en Marne et dans les canaux pour l'été 2026 | Apur*. (2026, juillet 4). https://www.apur.org/fr/open-data-cartes/cartotheque/12-sites-baignade-seine-marne-canaux-2026

Figure 96 : Schéma illustrant le concept de la représentation à la réappropriation des espaces, notamment pour les voies d'eau à Paris – Réalisé par Jeanne Giethlen – Août 2026

Figure 97 : Représentation de patineurs sur le canal de l'Ourcq – Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - *Source*. « Les Patineurs du canal de l'Ourcq », s.d. - Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

Figure 98 : Photo de la piscine « Royal », quai des Tuileries dans le 1er arrondissement de Paris – Publiée sur le site des Musées de la ville de Paris - 1960-1970 - *Piscine « Royal », quai des Tuileries, 1er arrondissement, Paris, 1960-1970 | Paris Musées*. (s. d.). Consulté 22 août 2026, à l'adresse https://www.parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/piscine-royal-quai-des-tuileries-1er-arrondissement-paris-1960-1970#infos-principales

Figure 99 et 100 : Photos de baignade par les Parisiens dans la Seine, à droite près du pont d'Iéna en 1946 ; malgré l'interdiction – Publiées sur le site de France Info – 1945/1955 – Source AFP - *Se baigner dans la Seine, de l'Antiquité aux JO de Paris, une longue histoire faite de promesses*. (2023, août 8). France 3 Paris Ile-de-France. https://france3-regions.franceinfo.fr/paris-ile-de-france/paris/se-baigner-dans-la-seine-de-l-antiquite-aux-jo-de-paris-une-longue-histoire-faite-de-promesses-2822708.html

Figure 101 : Photo de la piscine Deligny en juin 1957 - Publiées sur le site de France Info – Source AFP - Source AFP - *Se baigner dans la Seine, de l'Antiquité aux JO de Paris, une longue histoire faite de promesses*. (2023, août 8). France 3 Paris Ile-de-France. https://france3-regions.franceinfo.fr/paris-ile-de-france/paris/se-baigner-dans-la-seine-de-l-antiquite-aux-jo-de-paris-une-longue-histoire-faite-de-promesses-2822708.html

Figure 102 : Affiche pour la zone de baignade de St-Maurice – Publiée sur le site de *Tourisme Val de Marne* - Baignade près de Paris : Plongez dans la Marne et dans la Seine. (s. d.). *Val de Marne Tourisme & Loisirs*.

Consulté 22 août 2026, à l'adresse https://www.tourisme-valdemarne.com/au-bord-de-l-eau/baignade-pres-de-paris/

Figure 103 : Illustration du pont au Change anciennement habité à Paris – Publiée sur le site Paris Balade – 1751 - Sto. (2020, juillet 3). L'histoire du Pont au Change à Paris. *Paris Balade*. https://www.parisbalade.fr/lhistoire-du-pont-au-change-a-paris

Figure 104 : Photo de l'œuvre de l'artiste JR installée sur le Pont-Neuf en juin 2026 – Publiée sur le site Corse Matin – 2026 - *« C'est spectaculaire ! » : Paris découvre le Pont Neuf emballé par JR*. (2026, mai 21). https://www.corsematin.com/article/francemonde/8284924281599/cest-spectaculaire-paris-decouvre-le-pont-neuf-emballe-par-jr?id=8284924281599

Figure 105 : Carte de la localisation des ponts de Paris – Publiée sur le site de l'Association française de génie civil - Archives des Ponts de Paris. (s. d.). *AFGC*. Consulté 22 août 2026, à l'adresse https://www.afgc.asso.fr/history/ouvrages/ponts-et-passerelles/ponts-de-paris/

Figure 106 : Affiche du programme de la fête nautique dans le Bassin de La Villette, le dimanche 2 août 1885 – Publiée par Isabelle Backouche dans son article « *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* » - Source : Mbcsh, Fonds Carivenc boite 87 - Backouche, I. (2010). Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, *XXV*(1), Article 1. https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929

Figure 107 : Plan du projet de transformation en voie routière du canal Saint-Martin dans les années 70 – Publié par @EmmanuelSPV sur le réseau social X - *Emmanuel (@EmmanuelSPV) sur X*. (2026, juin 21). X (formerly Twitter). https://x.com/EmmanuelSPV/status/2068757981148164375

Figure 108 : Schéma de mise en abyme : le canal Saint-Martin en 2026 s'il était devenu une voie rapide en 1960 – Réalisé par Jeanne Giethlen – Août 2026.

Figure 109 : Photo d'une œuvre de l'artiste Invader le long du canal Saint-Martin – Publiée sur le site *Pixel Hunting* - Hédouin, C. (2024, juin 20). *Chasse aux Space Invaders à Paris | Canal Saint-Martin* | Pixel Hunting. https://pixel-hunting.com/chasse-aux-space-invaders-paris-canal-saint-martin/

Figure 110 : Carte des processus mis en place pour rendre la Seine baignable et donc plus saine et écologique – Publiée dans le cadre du projet pour rendre la Seine baignable pour les Jeux olympiques, disponible sur le site de la DRIEAT – Juin 2023 – Source IGN BDTopo et DRIEAT

Figure 111 : Illustration du projet Flussbad Berlin – Publiée sur le site *Future Architecture - Flussbad Berlin*. (s. d.). Consulté 23 août 2026, à l'adresse https://futurearchitectureplatform.org/projects/ebfd3e98-e463-41fb-b08e-5a035ed91ee1/

Figure 112 : Photo de baigneurs dans le canal Flussbad Berlin – Publiée sur le site *Swissinfo* - Berlin, P. K. (2020, juillet 18). Berliner Traum vom Flussbaden wie in der Schweiz. *SWI swissinfo.ch*. https://www.swissinfo.ch/ger/business/berlin-flussbad-inspiration-schweizer-staedte-flussbaden/45894360

Figure 113 : Peinture « La Grenouillère » de Claude Monet : La Grenouillère était un restaurant de bains sur la Seine – Publiée sur *Wikipédia* – 1869 - *La Grenouillère* (Monet). (2026). In *Wikipédia*. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=La_Grenouill%C3%A8re_(Monet)&oldid=235293483

Figure 114 : Photo des « Ourcq Polaires », groupe de baigneurs en hiver dans le canal de l'Ourcq – Publiée sur le site du Parisien – 2022 - Alexandre, A. (2022, février 19). *«Depuis, je n'ai plus de rhume» : Avec les Ourcq polaires, ces nageurs en eau froide qui se baignent dans le canal*. leparisien.fr. https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/depuis-je-nai-plus-de-rhume-avec-les-ourcq-polaires-ces-nageurs-en-eau-froide-qui-se-baignent-dans-le-canal-19-02-2022-ZJ3EEVVPNJECXFPHX4F5AJGJVY.php

Figure 115 : Peinture « *Une vue du Tibre au Porto della Legna à Rome, avec le château Saint-Ange et la basilique Saint-Pierre en arrière-plan* », peinte par Gaspar van Wittel vers la fin du XVIIe ou le début du XVIIIe siècle. On y voit le Tibre avant la création des murs protégeant mais séparant le fleuve de la ville – Publiée sur le site *Pixel - Rome a View of the River Tiber at the Porto Della Legna Looking Towards Castel Sant'Angelo with Sain by Caspar van Wittel. (s. d.). Pixels. Consulté 23 août 2026, à l'adresse https://pixels.com/featured/rome-a-view-of-the-river-tiber-at-the-porto-della-legna-looking-towards-castel-santangelo-with-sain-caspar-van-wittel.html*

Figure 116 : Photo aérienne actuelle du Tibre dans Rome – Publiée sur le site *En vol* – 2026 - iboinet. (2025, septembre 16). *Rome : Le Tibre va s'ouvrir à la baignade d'ici cinq ans*. https://www.en-vols.com/evasion/voyage/rome-tibre-baignade/

Figure 117 : Carte des itinéraires de véloroutes existantes ou en projet sur la vallée de la Seine – Publiée dans le cadre de l'étude « *Véloroute des bords de Seine levier de développement durable de la* vallée » par l'organisation de la Vallée de la Seine – 2016 - Vallée de la Seine. (2016, novembre). *Véloroute des bords de Seine levier de développement durable de la vallée* [Etude]. https://www.vdseine.fr/fileadmin/Site_Vallee_de_la_Seine/Ressources/Etude_SeineaVelo_2016.pdf

Figure 118 : Carte de localisation des espaces de logistique fluviale autour de la Seine – Réalisée par Jeanne Giethlen – Août 2026

Figure 119 : Carte des plateformes multimodales, ports et projets de la métropole parisienne – Publiée sur le site de la ville de Gennevilliers - Gennevilliers, V. de. (s. d.). *Le Port de Paris*. Ville de Gennevilliers. Ville de Gennevilliers. Consulté 23 août 2026, à l'adresse https://www.ville-gennevilliers.fr/505/cadre-de-vie/economie-et-commerces/s-implanter-ou-se-developper/le-port-de-paris.htm

Figure 120 : Graphique représentant l'évolution du fret sur les canaux depuis 1992 – Publié dans le cadre du Schéma directeur des canaux de l'APUR – Source : Service des canaux de la Ville de Paris – 2023 - *Schéma directeur des canaux : Aménagement des canaux parisiens | Apur*. (2025, juillet 18). https://www.apur.org/fr/mobilites-espace-public/seine-rivieres-canaux/schema-directeur-canaux

Figure 121 : Carte de l'implantation des ports sur le réseau à grand gabarit de la Ville de Paris – Publiée dans le cadre du Schéma directeur des canaux de l'APUR – Source : Service des canaux de la Ville de Paris – 2023 - *Schéma directeur des canaux : Aménagement des canaux parisiens | Apur*. (2025, juillet 18). https://www.apur.org/fr/mobilites-espace-public/seine-rivieres-canaux/schema-directeur-canaux

Figure 122 : Photo de la barge Fludis statique sur le canal Saint-Denis à Saint-Denis – Réalisée par Jeanne Giethlen – Janvier 2026

Figure 123 : Carte des zones et espaces portuaires et logistique autour de la Seine – Réalisée par Jean Debrie - 25 juin 2014 – Source : PLU 2012 - Debrie, J. (2014). *Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine*. *Urbanités*. https://www.revue-urbanites.fr/4-paris-ville-portuaire-du-quai-dissy-au-pont-de-tolbiac-balade-fluviale-le-long-de-la-seine/

Figure 124 : Photo de la barge Fludis sur la Seine – Publiée sur le site *Supply Chain Magazine* – 2022 - SupplyChainMag. (2022, juin 1). Fludis va passer de 1 à 3 bateaux-entrepôts sur la Seine. *Supply Chain Magazine*. https://supplychainmagazine.fr/nl/2022/fludis-va-passer-de-1-a-3-bateaux-entrepots-sur-la-seine/

Figure 125 et 126 : Photos de la vue sur le fleuve depuis le Red Hook Logistics Center ; on y distingue une grande quantité de vieux bateaux de logistique amarrés – Réalisées par Fatima Aydin – Avril 2026

Figure 127 : Photo d'un conteneur de pondéreux à côté de l'entrepôt Red Hook Logistics Center – Réalisée par Fatima Aydin – Avril 2026

Figure 128 : Photo de bateaux de logistiques en cours de chargement dans le port de New York – Réalisée par Fatima Aydin – Avril 2026

Figure 129 : Photo d'un bateau de fret qui traverse la ville au niveau de Roosvelt Island – Réalisée par Fatima Aydin – Avril 2026

Figure 130 : Photo aérienne du port autonome de Strasbourg – Publiée sur le site du *port de Strasbourg* - Extension du terminal conteneurs Sud. (2025, janvier 30). *Ports de Strasbourg*. https://www.strasbourg.port.fr/actualites/extension-du-terminal-conteneurs-sud/

Figure 131 : Affectation du sol du port de Strasbourg et axe d'urbanisation Strasbourg-Kehl – Publiée par Jean Debrie dans son article « *La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon)* » - 2010/2013 - Debrie, J. (2013). La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : Acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon). *Cybergeo: European Journal of Geography*. https://doi.org/10.4000/cybergeo.26118

Figure 132 : Photo de la barge Fludis statique sur le canal Saint-Denis à Saint-Denis – Réalisée par Jeanne Giethlen – Janvier 2026

Figure 133 : Illustration du pont d'Austerlitz lors de la crue de 1910 – Publiée sur le site *Paris 1900 - Le pont d'Austerlitz*. (s. d.). Consulté 22 août 2026, à l'adresse https://paris1900.lartnouveau.com/ponts/pont_d_austerlitz.htm

Figure 134 : Carte illustrant la place de la voie Georges-Pompidou (en rouge) dans un maillage routier plus large. En jaune, on distingue la partie piétonisée depuis septembre 2016 – Publiée dans le cadre du bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, dans « Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite » – 2017 - Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. (2017). *Fermeture des voies sur berges rive droite à Paris : bilan du suivi et de l'évaluation un an après*. Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/rapport_final.pdf

Figure 135 et 136 : Tableaux illustrant l'évolution du temps de trajet moyen à la pointe du matin et du soir des bus passant aux abords de la voie Georges-Pompidou après sa piétonisation - Publiés dans le cadre du bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, dans « Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite » – 2017 - Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. (2017). *Fermeture des voies sur berges rive droite à Paris : bilan du suivi et de l'évaluation un an après*. Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/rapport_final.pdf

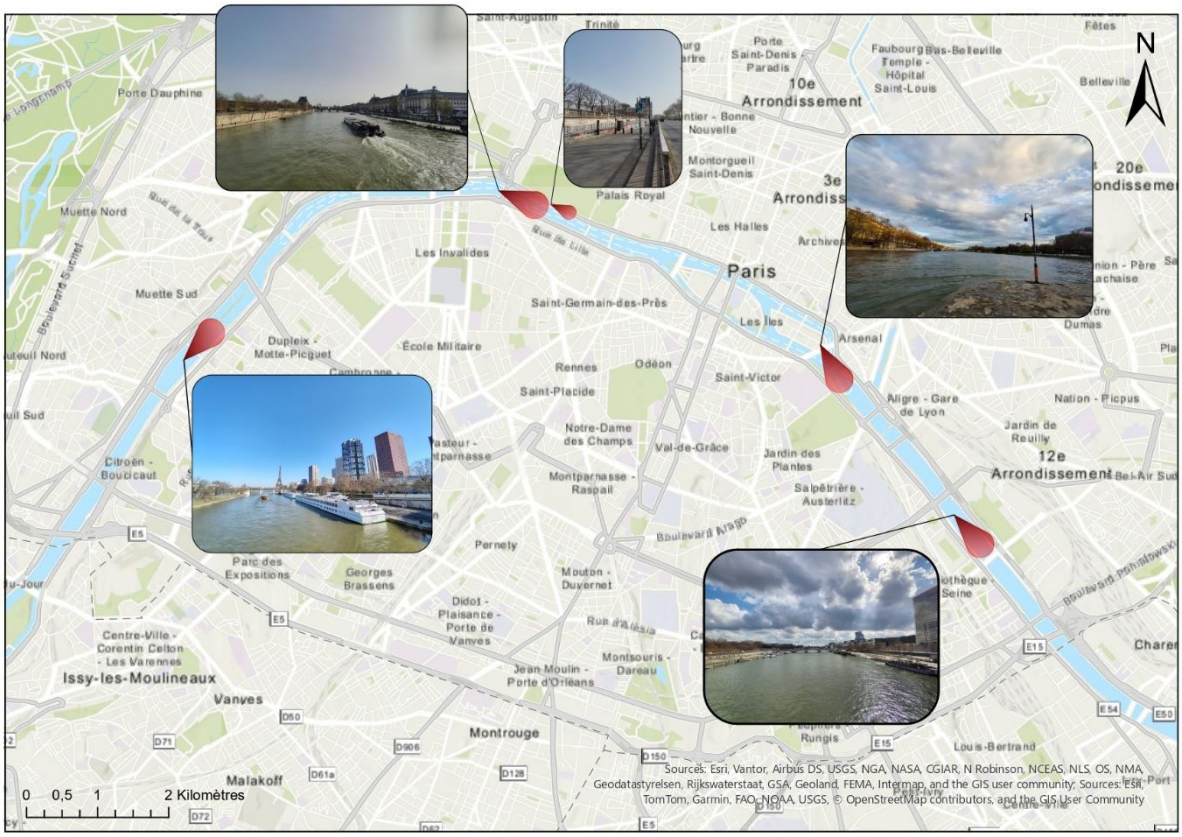
Figure 137 et 138 : Carte et tableau illustrant les taux de pollution autour de la voie Georges-Pompidou après sa piétonisation ; le tableau met en avant les liens plus ou moins avérés avec la fermeture de la voie routière - Publiés dans le cadre du bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, dans « Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite » – 2017 - Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. (2017). *Fermeture des voies sur berges rive droite à Paris : bilan du suivi et de l'évaluation un an après*. Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris.
https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/rapport_final.pdf

Figure 139 : Carte illustrant les moyennes de décibels sur les berges de Seine après la piétonisation de la voie Georges-Pompidou. - Publiée dans le cadre du bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, dans « Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite » – 2017 - Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. (2017). *Fermeture des voies sur berges rive droite à Paris : bilan du suivi et de l'évaluation un an après*. Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/rapport_final.pdf

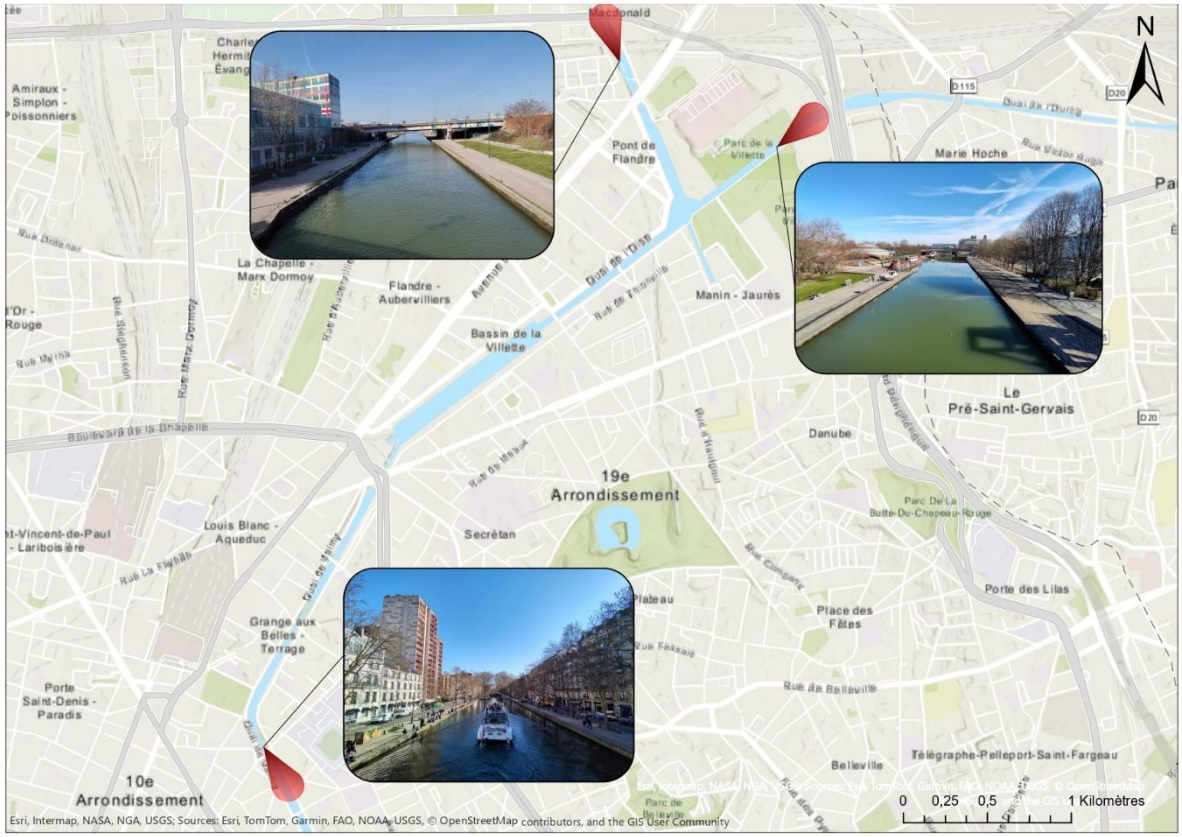
Figure 140 : Schéma retraçant l'évolution des niveaux sonores liés à la circulation routière avant la fermeture, à gauche, et après la piétonisation, à droite – Publié dans le cadre du bilan du suivi et de l'évaluation un an après la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, dans « Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite » – 2017 - Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. (2017). *Fermeture des voies sur berges rive droite à Paris : bilan du suivi et de l'évaluation un an après*. Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/rapport_final.pdf

2. Annexe 2 : Grilles de terrain

Terrain Seine



Terrain Canaux



<table>
<tr><td colspan="3">Canal de l’Ourcq - 25/02/2026 : Journée très ensoleillée après plusieurs jours de pluie. Des deux côtés les berges se constituent d’une zone piétonne et d’une bande cyclable. Autour il y a des bâtiments ou des plates-bandes d’herbes sur lesquelles les gens peuvent s’assoir.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">12h</td><td>
Météo : Grand soleil.
Ressenti agréable, peu de vent.</td><td>Piétons : Les piétons marchent doucement, ça ressemble à de la promenade, il y a beaucoup de femmes avec des poussettes. Plusieurs personnes restent statiques et s'assoient par terre ou sur des espaces dédiés pour profiter du soleil.

Coureurs : Énormément de coureurs. En quittant le terrain, j'ai remarqué qu'il y avait encore plus de coureurs pendant 20 minutes.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cyclistes : Énormément de cyclistes.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Véhicules : Quelques véhicules, principalement de travail, passent sur les canaux.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Constat général : Quelques conflits entre usagers, lorsqu'il y a beaucoup de coureurs et de cyclistes au même endroit, les coureurs ou les cyclistes doivent dévier de leur trajectoire. Pareil quand il y a des voitures</td></tr>
<tr><td rowspan="4">14h30</td><td>
Météo : Soleil.
Ressenti agréable, peu de vent.</td><td>Piétons : Beaucoup plus de marcheurs. Beaucoup plus de personnes avec des chiens.

Coureurs : Beaucoup moins de coureurs à cette heure</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cyclistes : Beaucoup plus de cyclistes. Groupe de jeunes à vélo (sortie scolaire).</td></tr>
<tr><td colspan="2">Constat général : Mais toujours des conflits d'usages entre les deux, parce que les promeneurs vont très lentement et les cyclistes sont bien plus rapides. Même si au niveau des comportements on comprend que les gens profitent d'une balade plus qu'ils ne cherchent à se rendre en un point précis.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">17h</td><td>
Météo : Le soleil se couche.
Ressenti agréable, un peu de vent.</td><td>Piétons : Les gens marchent assez lentement et profitent du soleil. Beaucoup de gens se baladent également au soleil. Difficile avec ce temps de savoir si les gens rentrent chez eux ou se baladent simplement car ils profitent du soleil.

Coureurs : Beaucoup moins de coureurs que ce midi.

Cyclistes : En raison de la grande quantité de cyclistes, j’en déduis une certaine mobilité travail - maison cyclable.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Canal St-Denis - 26/02/2026 : Deuxième journée ensoleillée après plusieurs jours de mauvais temps. La zone d'étude est un peu particulière, à gauche une berge « classique » à droite un lieu de squat qui a été « nettoyé » le matin même. Ce qui explique et justifie la grande quantité de personnes statiques.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">12h</td><td>
Météo : Soleil, couvert de temps en temps.
Ressenti agréable, vent.</td><td>Piétons : Pas une dynamique de balade, les piétons ont l'air de marcher vers une destination précise, ils profitent moins du canal comme celui de l’Ourcq.

Cyclistes : Beaucoup de cyclistes qui ont l'air d'emprunter le chemin pour se rendre quelque part. Il y a eu aussi plus de vélos avec des sacs de livraison de nourriture, et des vélo cargo.

Bateaux : Un bateau bus et un bateau de logistique.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Constat général : Beaucoup moins de monde que sur Ourcq. À droite, la police nettoie la zone de squat, dès qu'ils partent les habitués y retournent. C'est une zone où, dans le cadre de mon travail, on m'a fortement déconseillé de me rendre.</td></tr>
<tr><td>14h30</td><td>
Météo : Soleil, couvert de temps en temps.
Ressenti agréable, vent.</td><td>Cycliste : Beaucoup plus de cyclistes qu’à 12h.

Piétons : À droite, peu de piétons, qui ont l'air de se balader et profiter du soleil et du canal.

Constat général : Beaucoup moins de monde que ce matin. Sur la partie gauche, la police est partie, les gens sont de nouveau statiques, ils font beaucoup d'aller-retour et se promènent dans la zone d'étude, ce qui fausse légèrement mon comptage (il m'arrive de les recompter sans m'en rendre compte).</td></tr>
<tr><td>17h</td><td>
Météo : Soleil, couvert de temps en temps.
Ressenti agréable, vent.</td><td>Bateaux : 4 bateaux bus et un bateau de logistique, les bateaux bus n'ont pas l'air chargé mais il y avait du monde.

Cyclistes : Énormément de vélos, un peu plus que des piétons (certains se baladent, certains ont l'air de rentrer chez eux).

Constat général : Beaucoup plus de monde que ce midi et surtout par rapport à 14h. A gauche, on retrouve les mêmes personnes que le midi qui n'ont pas bougé, mais beaucoup de gens qui osent marcher à côté. A droite, quelques conflits d'usages</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Ile des Cygnes - 03/03/2026 : Journée ensoleillée dans la continuité des jours précédents. Terrain complexe avec un terre-plein central et des quais à gauche et à droite. J'ai choisi de compter l'entièreté des zones car les mobilités sont bien réparties entre les 3 donc il est plus facile de compter. À gauche, piste cyclable et vélos. Au milieu du passage pour piétons, espace de balade donc piétons et coureurs. Et à droite, presque seulement des coureurs.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">12h</td><td rowspan="2">

Météo : Grand soleil.
Ressenti agréable, peu de vent.</td><td>Piétons : Au milieu, clairement de la balade, en dehors des coureurs, les gens vont bien plus lentement. Et certains sont même statiques.</td></tr>
<tr><td>Coureurs : Énormément de coureurs à droite et au milieu, j'ai l'impression que c'est une sorte de boucle entre les deux, donc j'ai pu en recompter. Souvent ce sont des groupes qui courent ensemble.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Véhicules : À gauche, beaucoup de voitures, il y en a certaines qui sont passées à droite mais très grosse majorité à gauche.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Bateaux : Il y avait 2 bateaux de fret et 5 autres de touristes.</td></tr>
<tr><td rowspan="5">14h30</td><td rowspan="2">

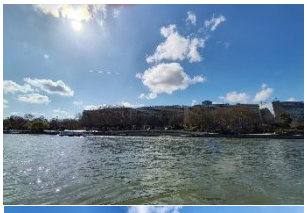

Météo : Grand soleil.
Ressenti agréable, un peu de vent.</td><td>Piétons : Il y a des piétons sur la partie centrale, le pas est lent, on comprend qu'on est plus sur un rythme de promenade.</td></tr>
<tr><td>Coureurs : Beaucoup moins de coureurs.</td></tr>
<tr><td>Cyclistes : Il y a moins de cyclistes.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Véhicules : A gauche beaucoup de voitures, le rythme est aussi constant qu'à midi.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Bateaux : Pour les bateaux 1 seul de fret, 4 de tourisme et 2 de police, des tout petits bateaux.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Constat général : Beaucoup moins de monde qu'à midi, surtout moins de coureurs. En conséquence, la partie droite est complètement déserte.</td></tr>
<tr><td rowspan="5">17h</td><td rowspan="3">A prendre

Météo : Soleil couchant.
Ressenti agréable, beaucoup de vent.</td><td>Piétons : Pas mal de piétons sur la voie centrale.</td></tr>
<tr><td>Coureurs : Un peu plus de coureurs mais toujours moins qu'à midi.</td></tr>
<tr><td>Cyclistes : Beaucoup de cyclistes à gauche et quelques-uns à droite.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Véhicules : Quasiment autant de voitures que les premières fois.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Bateaux : Seulement un bateau de fret et un bateau de police, tous les autres étaient de touristes. Les gens se baladent, pas de rythme rapide.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Constat général : Comme peu de coureurs, comme à 14h la voie de droite est complètement délaissée.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Pont Royal - 05/03/2026 : Journée très ensoleillée. Deux terrains l'un après l'autre. D'abord sur la passerelle, puis au niveau de la sortie du tunnel, 30 minutes par zone.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">12h</td><td rowspan="2"> 
Météo : Soleil, couvert de temps en temps.
Ressenti agréable, vent.</td><td>Piétons : Des piétons principalement sur les berges, plus à gauche qu’à droite. A droite les piétons vont au départ des bateau de tourisme. Groupe de visiteurs sur la rive droite.</td></tr>
<tr><td>Coureurs : Énormément de coureurs que ce soit au niveau du tunnel ou sur les berges.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cyclistes : Les cyclistes passent principalement par le tunnel.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bateaux : 2 Bateau de fret et tous les autres de tourisme.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">14h30</td><td rowspan="2"> 
Météo : Soleil, couvert de temps en temps. Ressenti agréable, vent.</td><td>Coureurs : Beaucoup moins de monde et particulièrement de coureurs.</td></tr>
<tr><td>Piétons : Principalement des piétons. Partie gauche et droite de la rive, même si à droite il y a toujours cette idée qu'ils viennent pour les bateaux.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cyclistes : Plus de cyclistes, surtout sous le tunnel.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bateaux : 2 bateaux de police et sinon tous les autres sont des bateaux de touristes.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Chevaux : Quelques policiers à vélo et à cheval qui passent dans le tunnel.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">17h</td><td rowspan="2"> 
Météo : Soleil couchant, couvert de temps en temps.
Ressenti agréable, vent.</td><td>Piétons : Beaucoup de piétons sur les berges, et beaucoup de gens statiques.</td></tr>
<tr><td>Cyclistes : Dans le tunnel beaucoup de cyclistes.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bateaux : Pour les bateaux 2 petit bateaux, 2 bateaux de police, et sinon des bateaux de touristes.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Canal St-Martin - 02/03/2026 : Journée ensoleillée, dans la continuité de la semaine précédente, mais qui arrive quand même après plusieurs mois sans beau temps. Pendant les vacances scolaires. La partie sur les berges est principalement occupée de piétons qui se posent ou se baladent alors que sur les trottoirs le pas est bien plus rapide.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">12h</td><td>
Météo : Soleil, couvert de temps en temps.</td><td>Piétons : Beaucoup de piétons sur la zone, c'est un peu faussé parce que beaucoup d'entre eux s'assoient pour manger ou se poser le long du canal et il m'est arrivé de les recompter par erreur. Les piétons marchent assez tranquillement, pas mal de chiens ou de femmes avec des poussettes. Les gens marchent doucement, pas trop de gens pressés, mais plus que les autres canaux. On sent quand même que c'est moins un espace de balade. Beaucoup de gens statiques qui s'assoient majoritairement pour manger comme il est midi. Beaucoup de gens s'assoient sur la partie gauche car il y a une sorte de barre sur laquelle on peut s'asseoir de manière plus confortable.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Véhicules : Il y a beaucoup de circulation routière, majoritairement des camions et des motos.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cyclistes : Quand même pas mal de cyclistes sur la route et les pistes cyclables.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">14h30</td><td rowspan="3">
Météo : Soleil, couvert de temps en temps. La partie droite est à l'ombre, celle à gauche au soleil.
Ressenti agréable, vent.</td><td>Piétons : Il y a énormément de gens statiques à gauche, certains mangent mais la majorité profite simplement du soleil. Encore énormément de piétons, pour ceux sur le canal, on comprend que les gens se promènent, le pas est lent et ça ne les dérange pas d'être sur le quai où les gens sont statiques, ce qui rend une marche rapide très compliquée. La majorité des piétons était sur la berge au soleil.</td></tr>
<tr><td>Cyclistes : Encore beaucoup de cyclistes.</td></tr>
<tr><td>Bateaux : Bateau de tourisme (canauxrama)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Véhicules : Énormément de véhicules, dont 2 bus.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">17h</td><td rowspan="3">
Météo : Soleil couchant, couvert de temps en temps. Toute la zone droite est à l’ombre. Ressenti agréable, vent.</td><td>Piétons : Moins de personnes statiques, en partie parce qu'il n'y avait pas de soleil. Mais du coup les piétons étaient beaucoup mieux répartis, entre la partie droite et gauche des berges.</td></tr>
<tr><td>Cyclistes : Beaucoup de cyclistes, que ce soit sur la route ou sur les pistes.</td></tr>
<tr><td>Véhicules : Il y a plus de motos par rapport à plus tôt dans la journée où il y avait majoritairement des camions. Un bus est passé.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Constat général : En raison de la grande quantité de cyclistes, on imagine que c’est sûrement une zone pour rentrer du travail. Comme avant, sur les quais les gens se baladent et sur les trottoirs les gens se dépêchent.</td></tr>
</table>

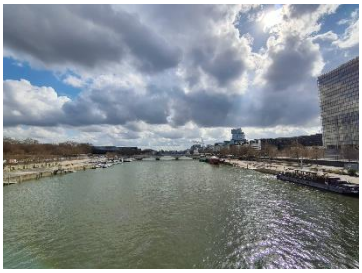
Ile Saint-Louis - 09/03/2026 : Journée ensoleillée. La zone de comptage est sur une île entre deux rives. Sur laquelle il n'y a presque pas de passage. À droite, et espaces de balade ou pour se poser, et à gauche 2 zones différentes, une pour les piétons et une autre sur laquelle passait des voitures. La partie droite est particulièrement complexe car il y a plusieurs accès aux quais et il y a plusieurs usages ce qui rend le comptage plus complexe. La partie gauche est plus simple, les gens marchent dans un sens ou dans l'autre il n'y a pas d'endroit où s'asseoir.

<table>
<tr><td>12h</td><td>

Météo : Temps légèrement couvert mais majoritairement ensoleillé. Température agréable.</td><td>Piétons : Beaucoup de piétons principalement à droite... Quelques piétons s'assoient sur les marches à gauche et à droite pour manger.
Coureurs : Énormément de coureurs qui se trouvent principalement à gauche, même si quelques coureurs à droite.
Cyclistes : Des cyclistes principalement sur l'ancien axe routier à gauche.
Bateaux : Beaucoup de bateaux, 2 de fret et tous les autres des gros bateaux de tourisme</td></tr>
<tr><td>14h30</td><td>

Météo : Ciel un peu plus couvert mais toujours ensoleillé. Température agréable.</td><td>Piétons : Beaucoup de piétons, à droite on est sur un axe ou énormément de gens ont l'air de se balader. Plus de piétons à gauche aussi. Les gens s'assoient.
Cyclistes : Encore beaucoup de cyclistes à gauche mais quelques-uns à droite alors que ce n’est pas aussi propice.
Bateaux : Beaucoup de petits bateaux de touristes, un bateau de fret et quelques gros bateaux de tourisme également.</td></tr>
<tr><td>17h</td><td>

Météo : Couché de soleil, le temps est assez couvert. Température légèrement fraîche.</td><td>Piétons : À droite les piétons ont différentes allures, on distingue ceux qui se baladent des gens qui se rendent à un endroit. À gauche, moins de piétons. À droite les gens sont plus statiques, ils s'assoient, certains dansent même.
Cyclistes et trottinettes : Beaucoup plus de cyclistes et de trottinettes.
Bateaux : Au niveau des bateaux, 2 bateaux de fret, plusieurs de tourismes.</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Constat général : Mais il y a beaucoup d'usages différents sur cette partie-là surtout à cette heure.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Passerelle Simone de Beauvoir - 10/03/2026 : Le terrain est une zone assez calme. À droite ce sont des quais assez larges avec des péniches qui sont des lieux qui ouvrent le soir en été principalement. Il y a également la péniche du CROUS qui attire du monde à 12h. A droite une sorte de mini port, il y a très peu de passage. Chacun des quais est surmonté d'une route avec une voie piétonne, cyclable et pour les voitures ce qui peut expliquer le peu de personne présente sur le terrain.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">12h</td><td rowspan="2">
Météo : Journée avec beaucoup d'éclaircies. Le temps est agréable et légèrement venteux.</td><td>Piétons : Pas mal de piétons qui viennent et repartent de la péniche. Sinon quelques piétons qui marchent tout le long du quai.</td></tr>
<tr><td>Coureurs : Quelques coureurs majoritairement à droite, mais quelques-uns à gauche.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cyclistes : Très peu de cyclistes passent encore une fois majoritairement à droite.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bateaux : Beaucoup de bateaux seulement de fret, principalement de sable et pondéreux.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Constat général : La partie gauche est vraiment délaissée.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">14h30</td><td rowspan="2">
Météo : Journée avec beaucoup d'éclaircies, plus couvert qu’ensoleillé. Le temps est agréable et légèrement venteux.</td><td>Piétons : Très peu de passage, peu de piétons qui se baladent.</td></tr>
<tr><td>Cyclistes : Également très peu de cyclistes.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bateaux : Assez peu de bateaux, un de police, un petit de plaisance, un plus grand et un de fret.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Constat général : La partie gauche est clairement quasiment vide.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">17h</td><td rowspan="2">
Météo : Ciel assez couvert. Le temps est frais et légèrement venteux.</td><td>Piétons : Quelques piétons majoritairement à droite.</td></tr>
<tr><td>Cyclistes : Quelque cyclistes et quelques coureurs.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Véhicules : Des véhicules de travail à gauche.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bateaux : Et un seul bateau de tourisme.</td></tr>
</table>

3. Annexe 3 : Comptage

a. Annexe 3.a. : Tableaux de comptage

02/03/2026					
Comptage St-Martin 12h	568	Comptage St-Martin 14h30	655	Comptage St-Martin 17h	907
Bateaux	0	Bateaux	1	Bateaux	0
Piétons	297	Piétons	347	Piétons	390
Coureurs	41	Coureurs	7	Coureurs	27
Cyclistes	92	Cyclistes	116	Cyclistes	282
Vélo logistique	4	Vélo logistique	5	Vélo logistique	5
Trottinette	5	Trottinette	9	Trottinette	9
Voiture / Camion / Moto	79	Voiture / Camion / Moto	94	Voiture / Camion / moto	124
Statique	50	Statique	76	Statique	70

25/02/2026					
Comptage Ourcq 12h	529	Comptage Ourcq 14h30	421	Comptage Ourcq 17h	582
Bateaux	0	Bateau	0	Bateau	0
Piétons	99	Piétons	187	Piétons	197
Coureurs	259	Coureurs	53	Coureurs	96
Cyclistes	150	Cyclistes	134	Cyclistes	242
Vélo logistique	2	Vélo logistique	1	Vélo logistique	0
Trottinette	8	Trottinette	26	Trottinette	27
Voiture / Camion / Moto	5	Voiture / Camion / Moto	7	Voiture / Camion / Moto	0
Statique	8	Statique	14	Statique	18

03/02/2026					
Comptage Bir Hakeim 12h	1148	Comptage Bir Hakeim 14h30	785	Comptage Bir Hakeim 17h	961
Bateaux	10	Bateau	7	Bateau	8
Piétons	243	Piétons	260	Piétons	320
Coureurs	405	Coureurs	15	Coureurs	43
Cyclistes	119	Cyclistes	84	Cyclistes	164
Vélo logistique	3	Vélo logistique	1	Vélo logistique	1
Trottinette	1	Trottinette	0	Trottinette	15
Voiture / Camion / Moto	359	Voiture / Camion / Moto	402	Voiture / Camion / Moto	395
Statique	8	Statique	16	Statique	15

26/02/2026					
Comptage St-Denis 12h	235	Comptage St-Denis 14h30	216	Comptage St-Denis 17h	405
Bateaux	2	Bateau	0	Bateau	5
Piétons	69	Piétons	98	Piétons	151
Coureurs	55	Coureurs	4	Coureurs	11
Cyclistes	59	Cyclistes	78	Cyclistes	193
Vélo logistique	5	Vélo logistique	2	Vélo logistique	0
Trottinette	15	Trottinette	12	Trottinette	22
Voiture / Camion / Moto	5	Voiture / Camion / Moto	1	Voiture / moto	2
Statique	25	Statique	21	Statique	21

05/03/2026					
Comptage Concorde 12h	684	Comptage Concorde 14h30	366	Comptage Concorde 17h	496
Bateaux	14	Bateaux	12	Bateaux	16
Piétons	304	Piétons	268	Piétons	274
Coureurs	325	Coureurs	17	Coureurs	101
Cyclistes	15	Cyclistes	44	Cyclistes	66
Vélo logistique	2	Vélo logistique	0	Vélo logistique	0
Trottinette	2	Trottinette	1	Trottinette	6
Voiture / Camion / Moto	1	Voiture / Camion / Moto	1	Voiture / Camion / Moto	1
Statique	21	Statique	23	Statique	32

Comptage Concorde Tunnel 12h	288	Comptage Concorde Tunnel 14h30	138	Comptage Concorde Tunnel 17h	277
Bateaux	0	Bateaux	0	Bateaux	0
Piétons	11	Piétons	11	Piétons	4
Coureurs	209	Coureurs	19	Coureurs	30
Cyclistes	66	Cyclistes	95	Cyclistes	227
Vélo logistique	0	Vélo logistique	1	Vélo logistique	1
Trottinette	2	Trottinette	4	Trottinette	13
Voiture / Camion / Moto	0	Voiture / Camion / Moto	2	Voiture / Camion / Moto	0
Statique	0	Statique	4	Statique	2
		Chevaux	2		

09/03/2026					
Comptage IMA 12h	1041	Comptage IMA 14h30	640	Comptage IMA 17h	1052
Bateaux	11	Bateaux	12	Bateaux	13
Piétons	416	Piétons	440	Piétons	427
Coureurs	479	Coureurs	46	Coureurs	211
Cyclistes	85	Cyclistes	105	Cyclistes	315
Vélo logistique	0	Vélo logistique	0	Vélo logistique	2
Trottinette	7	Trottinette	8	Trottinette	24
Voiture / Camion / Moto	0	Voiture / Camion / Moto	3	Voiture / Camion / Moto	5
Statique	43	Statique	26	Statique	49
				Danseurs	6

10/03/2026					
Comptage BNF 12h	497	Comptage BNF 14h30	109	Comptage BNF 17h	261
Bateaux	7	Bateaux	3	Bateaux	1
Piétons	362	Piétons	79	Piétons	180
Coureurs	88	Coureurs	11	Coureurs	38
Cyclistes	17	Cyclistes	8	Cyclistes	19
Vélo logistique	0	Vélo logistique	0	Vélo logistique	0
Trottinette	0	Trottinette	0	Trottinette	2
Voiture / Camion / Moto	7	Voiture / Camion / Moto	0	Voiture / Camion / Moto	6

Statique	16	Statique	6	Statique	15
		Skate	2		

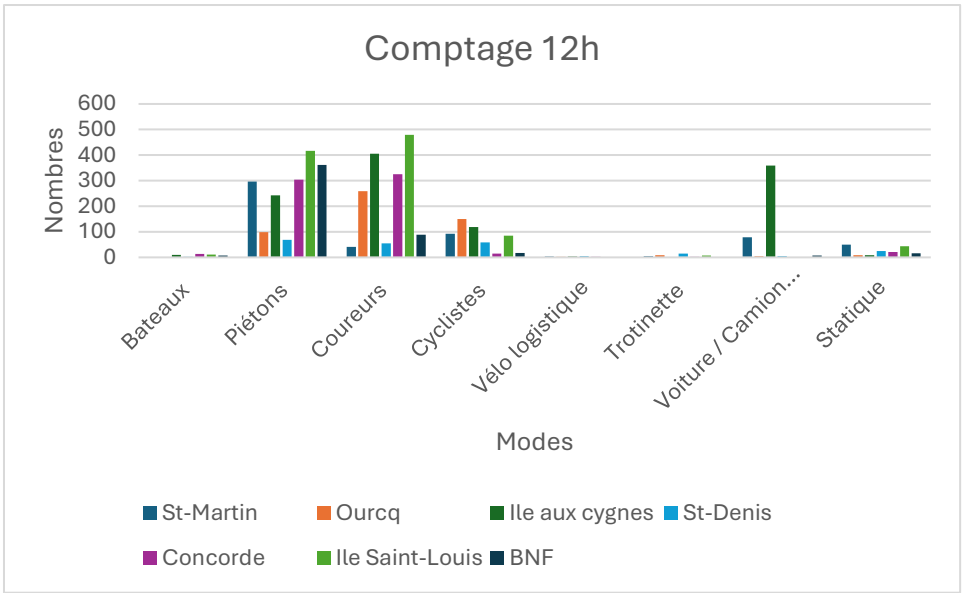
b. Annexes 3.b. : Tableaux comparatifs

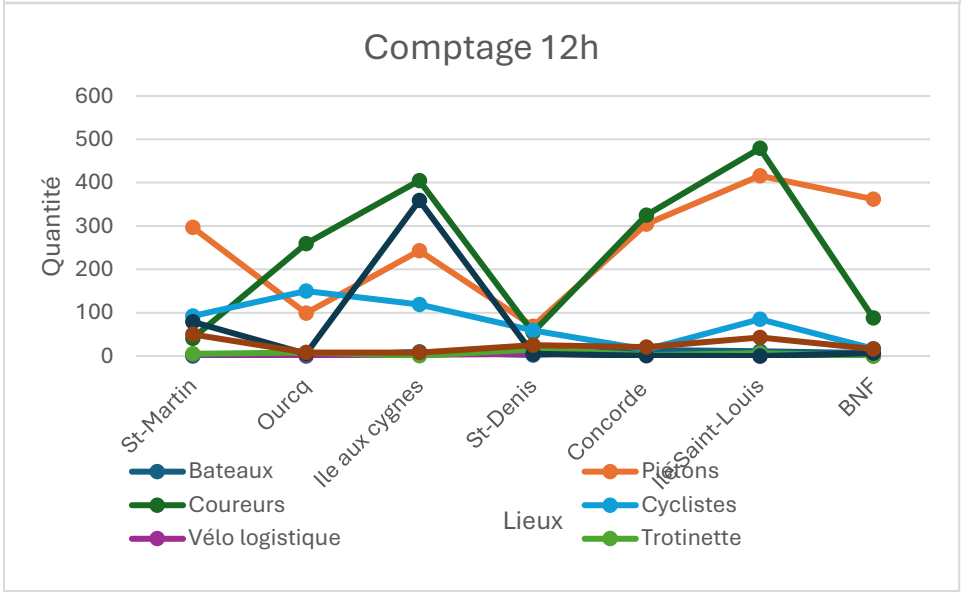
Comptage 12h	Bateaux	Piétons	Coureurs	Cyclistes	Vélo logistique	Trottinette	Voiture / Camion / Moto	Statique	Total
St-Martin	0	297	41	92	4	5	79	50	568
Ourcq	0	99	259	150	2	8	5	8	531
Ile aux cygnes	10	243	405	119	3	1	359	8	1148
St-Denis	2	69	55	59	5	15	5	25	235
Concorde	14	304	325	15	2	2	1	21	684
Ile Saint-Louis	11	416	479	85	0	7	0	43	1041
BNF	7	362	88	17	0	0	7	16	497

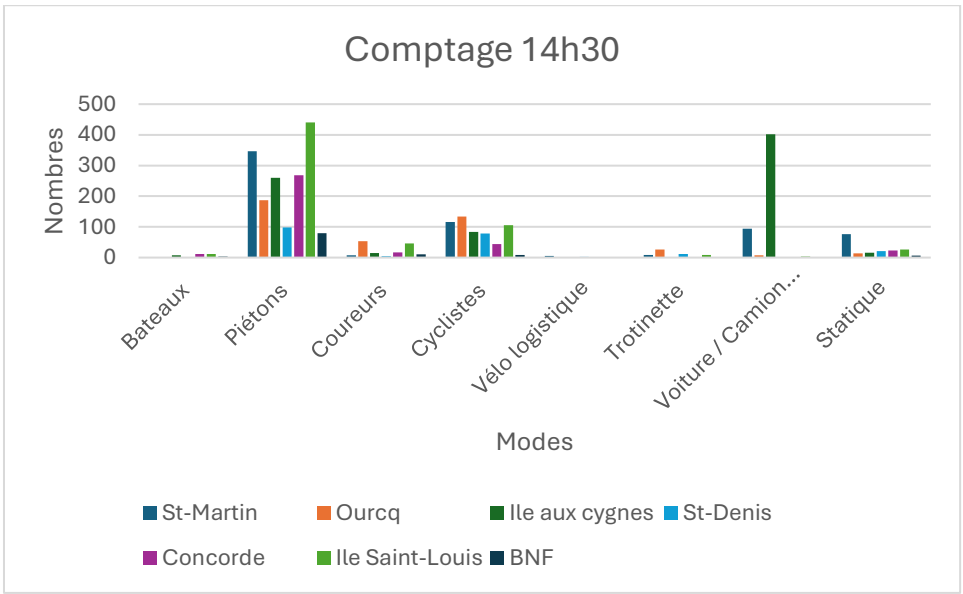
Comptage 14h30	Bateaux	Piétons	Coureurs	Cyclistes	Vélo logistique	Trottinette	Voiture / Camion / Moto	Statique	Total
St-Martin	1	347	7	116	5	9	94	76	655
Ourcq	0	187	53	134	1	26	7	14	422
Ile aux cygnes	7	260	15	84	1	0	402	16	785
St-Denis	0	98	4	78	2	12	1	21	216
Concorde	12	268	17	44	0	1	1	23	366
Ile Saint-Louis	12	440	46	105	0	8	3	26	640
BNF	3	79	11	8	0	0	0	6	107

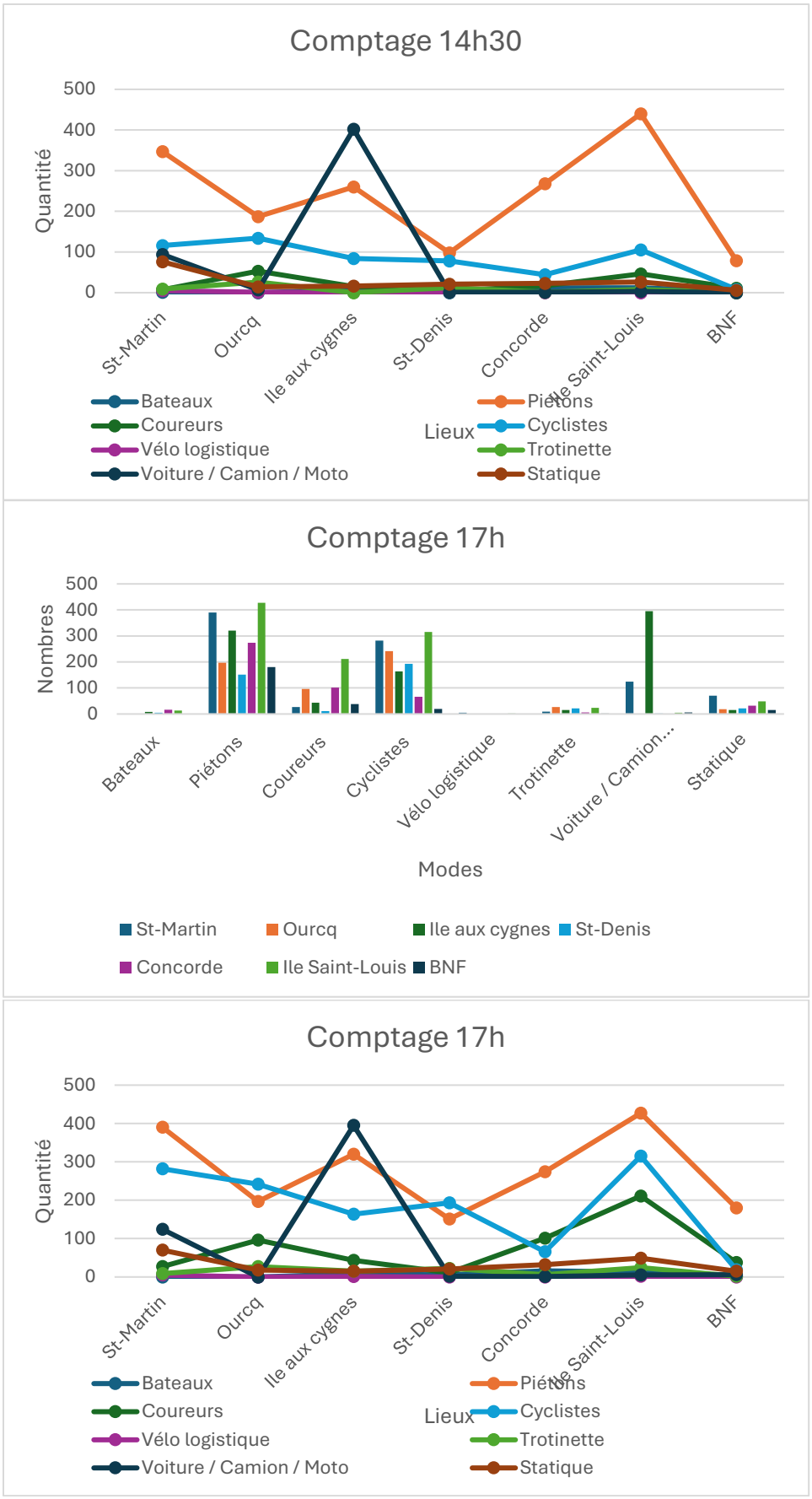
Comptage 17h	Bateaux	Piétons	Coureurs	Cyclistes	Vélo logistique	Trottinette	Voiture / Camion / Moto	Statique	Total
St-Martin	0	390	27	282	5	9	124	70	907
Ourcq	0	197	96	242	0	27	0	18	580
Ile aux cygnes	8	320	43	164	1	15	395	15	961
St-Denis	5	151	11	193	0	22	2	21	405
Concorde	16	274	101	66	0	6	1	32	496
Ile Saint-Louis	13	427	211	315	2	24	5	49	1046
BNF	1	180	38	19	0	2	6	15	261

c. Annexe 3.c. : Graphiques


Comptage 12h
Nombres
600
500
400
300
200
100
0
Bateaux
Piétons
Coureurs
Cyclistes
Vélo logistique
Trotinette
Voiture / Camion...
Statique
Modes
St-Martin
Ourcq
Ile aux cygnes
St-Denis
Concorde
Ile Saint-Louis
BNF


Comptage 12h
Quantité
600
500
400
300
200
100
0
St-Martin
Ourcq
Ile aux cygnes
St-Denis
Concorde
Ile Saint-Louis
BNF
Bateaux
Coureurs
Vélo logistique
Piétons
Cyclistes
Trotinette
Lieux


Comptage 14h30
Nombres
500
400
300
200
100
0
Bateaux
Piétons
Coureurs
Cyclistes
Vélo logistique
Trotinette
Voiture / Camion...
Statique
Modes
St-Martin
Ourcq
Ile aux cygnes
St-Denis
Concorde
Ile Saint-Louis
BNF


Comptage 14h30
Quantité
500
400
300
200
100
0
St-Martin
Ourcq
Ile aux cygnes
St-Denis
Concorde
Ile Saint-Louis
BNF
Bateaux
Coureurs
Vélo logistique
Voiture / Camion / Moto
Piétons
Cyclistes
Trotinette
Statique
Lieux
Comptage 17h
Nombres
500
400
300
200
100
0
Bateaux
Piétons
Coureurs
Cyclistes
Vélo logistique
Trotinette
Voiture / Camion...
Statique
Modes
St-Martin
Ourcq
Ile aux cygnes
St-Denis
Concorde
Ile Saint-Louis
BNF
Comptage 17h
Quantité
500
400
300
200
100
0
St-Martin
Ourcq
Ile aux cygnes
St-Denis
Concorde
Ile Saint-Louis
BNF
Bateaux
Coureurs
Vélo logistique
Voiture / Camion / Moto
Piétons
Cyclistes
Trotinette
Statique
Lieux

4. Annexe 4 : Grilles d'entretiens

a. Annexe 4.a. : Questionnaire en ligne :

Profil de l'enquêté :

- Âge :
  - 18-24 ans
  - 25-34 ans
  - 35-44 ans
  - 45-54 ans
  - 55-64 ans
  - 65 ans et +

- Profession :
  - Étudiants
  - Agriculteurs exploitants
  - Artisans, commerçants et chefs d'entreprise
  - Cadres et professions intellectuelles supérieures
  - Professions intermédiaires
  - Employés
  - Ouvriers
  - Retraités
  - Autres personnes sans activité professionnelle

- Genre :
  - Homme
  - Femme
  - Non-Binaire
  - Préfère ne pas dire

- Lieu de résidence en Ile de France :
  - 1er arrondissement
  - 2ème arrondissement
  - 3ème arrondissement
  - 4ème arrondissement
  - 5ème arrondissement
  - 6ème arrondissement
  - 7ème arrondissement
  - 8ème arrondissement
  - 9ème arrondissement
  - 10ème arrondissement
  - 11ème arrondissement
  - 12ème arrondissement
  - 13ème arrondissement
  - 14ème arrondissement
  - 15ème arrondissement
  - 16ème arrondissement
  - 17ème arrondissement
  - 18ème arrondissement
  - 19ème arrondissement
  - 20ème arrondissement
  - Val de Marne
  - Hauts-De-Seine
  - Seine-Saint-Denis
  - Val-d'Oise

- Yvelines
- Seine et Marne
- Hors Ile de France

Questions directives

Bloc 1 : Pratiques des berges et voies d'eau :

1. Quelles zones des berges de Seine ou des voies d'eau à Paris fréquentez-vous le plus souvent ?
   - Berges de Seine (Rive Droite)
   - Berge de Seine (Rive Gauche)
   - Canal Saint-Martin
   - Canal de l'Ourcq
   - Bassin de la Villette
   - Île de la Cité / Île Saint-Louis
   - Ports fluviaux (ex : Port de Javel, Port de l'Arsenal).

2. Pour quelle raison principale allez-vous le plus souvent sur les berges ?
   - Travail
   - Loisir (promenade, sport, pique-nique)
   - Passage (trajet quotidien)
   - Livraison/Logistique

3. A quelle fréquence empruntez-vous les berges ?
   - Tous les jours
   - Plusieurs fois par semaine
   - Une fois par semaine
   - Plusieurs fois par mois
   - Rarement
   - Une seule fois

4. Votre fréquentation des berges ou voies d'eau varie-t-elle selon les saisons ?
   - Oui, je les fréquentes plus en été
   - Oui, je les fréquentes plus en hiver
   - Oui, je les fréquentes plus au printemps/automne
   - Non, ma fréquentation est stable toute l'année
   - Je ne sais pas / Sans avis

5. Quel moyen de transport utilisez-vous le plus souvent ici ?
   - A pied
   - Vélo
   - Trottinette (électrique ou non)
   - Roller
   - Fauteuil roulant
   - Voiture
   - Camionnette (livraison)
   - Bateau
   - Métro
   - Scooter
   - Métro

6. Depuis combien d'années pratiquez-vous cet espace ?
   - Moins d'1 an
   - 1-2 ans
   - 3-5 ans

- 5-10 ans
- Plus de 10 ans

Bloc 2 : Ressentis, aménagements et conflits d'usage

1. Sur une échelle de 1 à 5, comment évaluez-vous votre confort de déplacement sur les berges ? Échelle (1 = Très inconfortable, 5 = Très confortable)

2. Avez-vous remarqué des changements récents dans l'aménagement de ces berges ?
   - Oui
   - Non
   - Je ne sais pas

   Si Oui : Lesquels ?

3. Si vous pouviez réaménager une zone des berges ou et quels changements proposeriez-vous ?

4. Relevez-vous des problématiques en termes de mobilités sur les berges ?
   - Oui
   - Non

   Si oui : Lesquelles ?
   - Conflits entre piétons et cyclistes
   - Surcharge aux heures de pointe
   - Manque d'espace pour les livraisons
   - Danger lié à la vitesse des engins motorisés
   - Pollution
   - Autre

   Si oui : Où ?
   - Berges de Seine (Rive Droite)
   - Berges de Seine (Rive Gauche)
   - Canal Saint-Martin
   - Canal de l'Ourcq
   - Bassin de la Villette
   - Île de la Cité / Île Saint-Louis
   - Ports fluviaux (ex : Port de Javel, Port de l'Arsenal)
   - Autre

5. Selon vous, y a-t-il des modes de déplacement qui n'ont pas leur place sur les berges ?
   - Voitures
   - Camions de livraison
   - Trottinettes électriques
   - Vélos
   - Piétons
   - Bateaux
   - Aucun

6. Quels types de mobilités trouvez-vous les mieux adaptés à ces espaces ? Pourquoi ?

7. En cas de crue, quelle est votre solution de rechange pour vos déplacements ?

Bloc 3 : Zones de confort et d'inconfort

1. Zone où je me sens le mieux
   - Berges de Seine (Rive Droite)
   - Berges de Seine (Rive Gauche)

- Canal Saint-Martin
- Canal de l'Ourcq
- Bassin de la Villette
- Île de la Cité / Île Saint-Louis
- Ports fluviaux (ex : Port de Javel, Port de l'Arsenal)
- Autre

2. Zone où je me sens le moins bien
- Berges de Seine (Rive Droite)
- Berges de Seine (Rive Gauche)
- Canal Saint-Martin
- Canal de l'Ourcq
- Bassin de la Villette
- Île de la Cité / Île Saint-Louis
- Ports fluviaux (ex : Port de Javel, Port de l'Arsenal)
- Autre

Bloc 4 : Enjeux écologiques et logistique urbaine

1. Pensez-vous que les enjeux écologiques (climat, pollution) encouragent le développement des mobilités sur les voies d'eau à Paris ?
Échelle (1 = Pas du tout, 5 = Tout à fait)

2. Selon vous, la logistique urbaine (livraisons, approvisionnement) a-t-elle sa place sur les berges et voies d'eau ?
- Oui, c'est essentiel
- Oui, mais sous conditions
- Non, cela perturbe les autres usages
- Je ne sais pas

3. Avez-vous déjà vu des innovations technologiques (bateaux électriques, drones, etc.) utilisées pour la mobilité ou la logistique sur ces espaces ?
- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Si oui : Pouvez-vous donner un exemple ?

4. Les aménagements récents des berges vous semblent-ils s'inscrire dans une démarche écologique ?
Échelle (1 = Pas du tout, 5 = Tout à fait)

5. Quels acteurs devraient, selon vous, être impliqués dans la gestion de ces espaces ?

b. Annexe 4.b. : Grille d'entretien Morgane Sanchez :

1. Introduction et mise en contexte
- Pourriez-vous me décrire brièvement votre parcours et votre rôle actuel ?
- Qu'est-ce qui vous a amenée à travailler sur ces questions de mobilité fluviale et d'aménagement des berges ? Dans ce contexte pour Haropa

2. Gestion et acteurs
- Avec votre rôle actuel, ou par rapport aux constats que vous avez pu faire en interagissant avec la Ville de Paris, est-ce que la gestion de la ville concernant la Seine et les canaux est différente de celle d'Haropa Port sur la Seine ?

- Quel est le rôle de la ville sur la Seine à Paris ?
- Pourriez-vous m'éclairer sur les différents acteurs en charge de la gestion de la Seine et du rôle que vous aviez à Haropa ?

3. Pratiques et quotidien

Voies d'eau : (lorsque vous occupiez un poste chez Haropa)

- Pouvez-vous me décrire une journée type de travail, lorsque vous travaillez pour Haropa ?
- A quelles occasions abordiez-vous ce qui concerne la circulation sur l'eau ou le long des berges ?
- Dans le contexte d'Haropa toujours, quels types de bateaux, d'activités, de flux observiez-vous le plus souvent ?
- Quelles sont les zones à Paris que vous fréquentiez le plus et pourquoi ?

En re-contextualisant dans le cadre de votre poste actuel à la mairie :

- Si vous avez des observations à partager par rapport à ces usages, avec votre poste actuel ?
- Comme vous avez pu m'expliquer plus tôt, la ville de Paris a également un rôle dans la gestion de la seine, quel est la différence de gestion entre haropa et la mairie ?

Berges :

- Comment percevez-vous l'évolution des usages sur les berges (piétons, cyclistes, trottinettes, etc.) ? Entre vos débuts à Haropa, votre prise de poste à la mairie et aujourd'hui ?
- A Haropa faisiez-vous face à des conflits d'usage sur les quais, entre les différents acteurs des aménagements ?

4. Évolutions et changements

Temporalité :

- Si vous comparez la situation actuelle à celle de vos débuts, quels sont les changements les plus marquants dans l'usage de la Seine et ces berges ?
- Quels facteurs (réglementaires, technologiques, écologiques) expliquent selon vous ces évolutions ?

Projets et politiques publiques :

- On entend beaucoup parler de nouveaux projets de mobilité sur l'eau (logistique urbaine, bateaux électriques, etc.). Comment ces décisions se traduisent-elles concrètement sur le terrain ?
- Quels sont les acteurs clés qui portent ces transformations ?
- Quel est l'influence du port du Havre sur la situation fluviale à Paris ?
- Est-ce que l'état de L'infrastructure permet de réaliser des projets aujourd'hui ?
- Temps par écluses compatible avec la demande actuelle ?

5. Enjeux environnementaux et futurs

Transition écologique :

- On parle de plus en plus d'écologie dans le transport fluvial. Selon votre expérience, quels sont les principaux défis pour que les activités fluviales respectent davantage l'environnement ?
- Quels sont les leviers les plus efficaces pour encourager les mobilités douces sur les berges et la logistique urbaine fluviale ?
- Y a il y a un programme de développement des infrastructures dans Paris pour développer la logistique urbaine fluviale ?
- Cette question rencontre une de celles que je vous ai posé plus tôt, mais est ce que ces différents aménagements écologiques tel que de la logistique urbaine ne crée pas des conflits entre la place donnée aux piétons et la logistique ?

- Et est ce qu'il y'a des projets de re-naturalisation, et qu'en pensez-vous ?

Projections :

- Quels aménagements ou projets vous semblent les plus prometteurs pour les prochaines années ?
- Comment voyez-vous l'articulation entre les enjeux écologiques, les usages et les décisions politiques dans les années à venir ?

6. Conclusion et ouverture

Synthèse :

- Pour résumer, si vous deviez retenir trois enjeux majeurs pour l'avenir des mobilités sur les voies d'eau et les berges à Paris, quels seraient-ils ?

c. Annexe 4.c. : Grille d'entretien Jean-François Rauch :

1. Introduction et mise en contexte :

- Pourriez-vous me décrire votre parcours et votre rôle actuel de chef de la circonscription des canaux à grand gabarit ?
- Qu'est-ce qui définit concrètement une circonscription de canaux à grand gabarit — quels canaux cela recouvre-t-il à Paris et en Île-de-France ?
- Qu'est-ce qui vous a amené à travailler sur ces questions de gestion des canaux ?
- Est-ce que vous avez un rôle quelconque par rapport à la Seine ?

2. Gestion et acteurs :

- Est-ce que y'a des acteurs ou des institutions avec lesquels vous interagissez au quotidien ?
  - S'il y en a : Comment se répartissent concrètement les compétences entre ces différents acteurs sur les canaux à grand gabarit ? Y a-t-il des zones de friction ou de chevauchement ?
- Quel est le rôle spécifique de votre circonscription (en comparant avec Haropa par ex) ?
- Les canaux à grand gabarit relèvent-ils d'une logique de gestion différente que ceux à petits gabarits ?
- Comment ont fait coexister 2 flux, ici le canal de l'Ourcq et celui de saint Denis vers ou depuis un seul (le canal St-Martin) ?

3. Pratiques et quotidien :

- Pourriez-vous me décrire une journée type de travail ? Est-ce que vous circulez sur l'eau ou le long des berges ?
- Quelles sont les zones que vous fréquentez le plus et pourquoi ?
- Quels types de trafic, de bateaux et d'activités observez-vous le plus fréquemment sur ces canaux — fret, plaisance, tourisme, logistique (est ce que je peux retrouver les chiffres quelque part) ?
- À quelles occasions êtes-vous amené à traiter des questions de circulation sur l'eau ou le long des berges — conflits d'usage, incidents, projets d'aménagement ?
- Quelles sont vos interactions avec les différents usagers (plaisanciers, livreurs, promeneurs). Comment se passent ces rencontres au quotidien ?
- Faites-vous face à des conflits entre les différents usagers des berges des canaux — piétons, cyclistes, activités économiques, résidents sur l'eau ?
- Quels impacts ont vos discussions avec les riverains/commerçants/pratiquants sur votre travail et les canaux ? Part importante ?

4. Évolutions et changements :

- Si vous comparez la situation actuelle à celle de vos débuts, quels sont les changements les plus marquants que vous avez observés dans l'usage des canaux ?
- Quels facteurs — réglementaires, technologiques, écologiques, sociaux — expliquent selon vous ces évolutions ?
- Est-ce que qu'il y a une réflexion pour que les canaux suivent les même règles ou trajectoire que la Seine ou ont-ils leur propre trajectoire ?
- Comment les décisions prises à une échelle nationale (VNF, État) se traduisent-elles concrètement dans votre gestion quotidienne ?
- On entend beaucoup parler de nouveaux projets de mobilité sur l'eau. Comment ces décisions se traduisent-elles concrètement sur le terrain pour vous ?
- Avez-vous des informations ou un avis sur l'évolution du trafic fluvial (ces 10 dernières années) ?

5. Infrastructure et projets :

- Dans quel état se trouve l'infrastructure des canaux à grand gabarit aujourd'hui — écluses, quais, équipements ? Cela permet-il de répondre à la demande actuelle ?
- Le temps de passage aux écluses est-il compatible avec les ambitions de développement du trafic fluvial ?
- Y a-t-il des programmes d'investissement ou de modernisation en cours ou prévus sur ces canaux ?
- On parle beaucoup de logistique urbaine fluviale comme alternative au transport routier. Est-ce une réalité concrète sur les canaux que vous gérez, ou davantage un horizon encore lointain ?
- Ces nouveaux usages logistiques créent-ils des tensions avec les usages récréatifs ou piétonniers des berges ?
- Est-ce que vous avez des projets que vous aimeriez voir apparaître et/ou qui sont en cours ?
- Quelles contraintes et spécificités d'un projet d'aménagement peut avoir autour des canaux (notamment en matière juridique) ?

6. Enjeux environnementaux :

- Quels sont selon vous les principaux défis environnementaux liés aux activités sur les canaux à grand gabarit ?
- La transition vers des motorisations plus propres (électrique, hydrogène) est-elle en cours sur les canaux que vous gérez ? Quels freins rencontrez-vous ?
- Y a-t-il des projets de renaturation des berges des canaux à grand gabarit ? Comment les percevez-vous, entre opportunité écologique et contrainte opérationnelle ?
- Ces aménagements écologiques peuvent-ils entrer en contradiction avec les exigences d'une infrastructure à grand gabarit ?
- Selon votre expérience, quels sont les principaux défis pour que les activités des canaux respectent davantage l'environnement ?
- Selon vous, quelles sont les contraintes et opportunités du transport fluvial ?

7. Projections :

- Quels projets ou aménagements vous semblent les plus prometteurs pour les prochaines années sur les canaux à grand gabarit parisiens ?
- Comment voyez-vous l'articulation entre les contraintes opérationnelles, les enjeux écologiques et les décisions politiques dans les années à venir ?

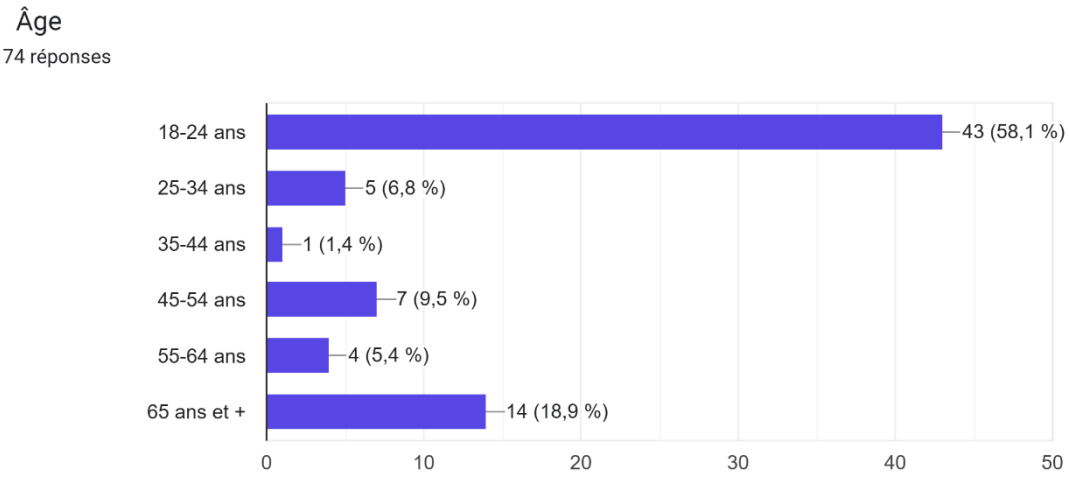
8. Conclusion :

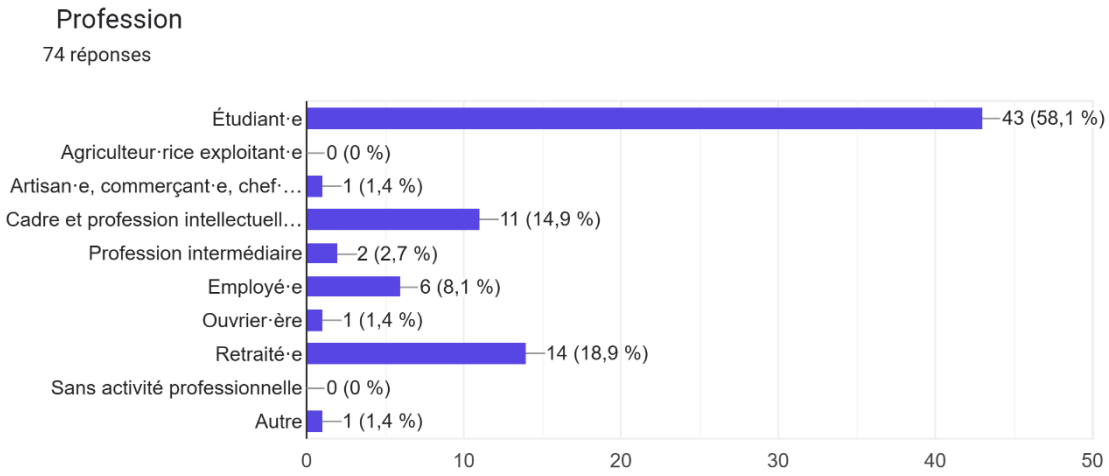
- Si vous deviez retenir trois enjeux majeurs pour l'avenir des canaux à grand gabarit à Paris, quels seraient-ils ?

5. Annexe 5 : Retranscription entretiens :

a. Annexe 5.a. : Retranscription questionnaire en ligne :

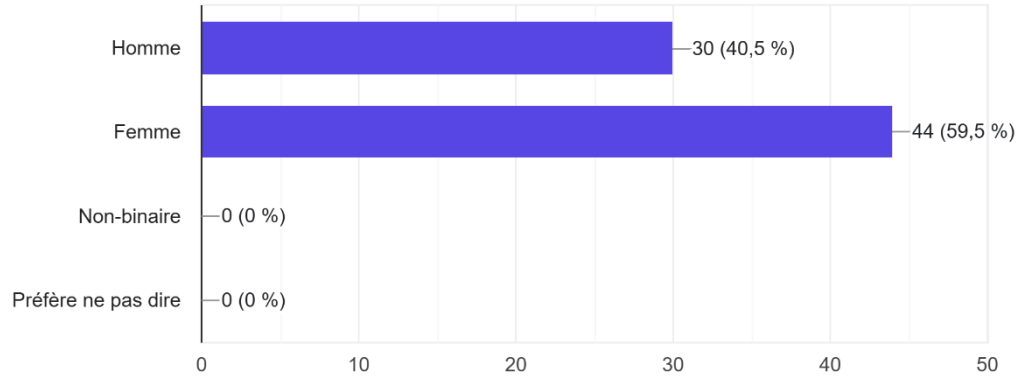
Profil de l'enquêté :





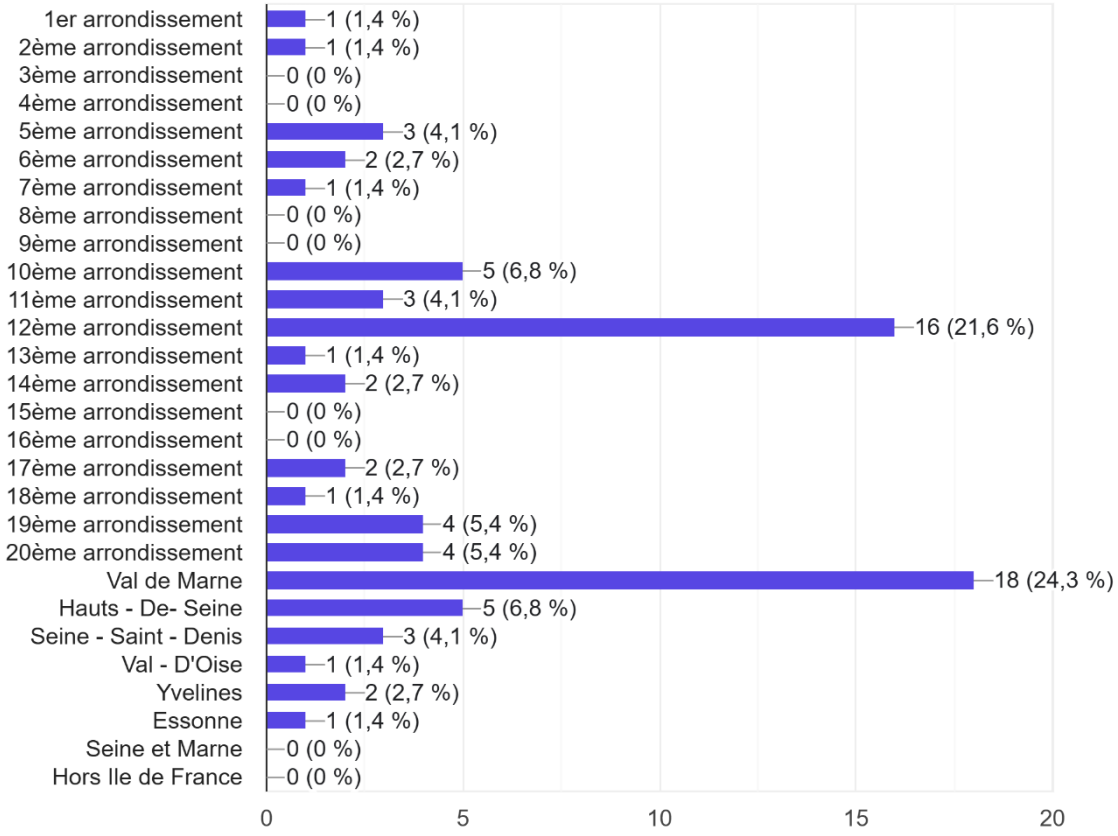
Genre

74 réponses



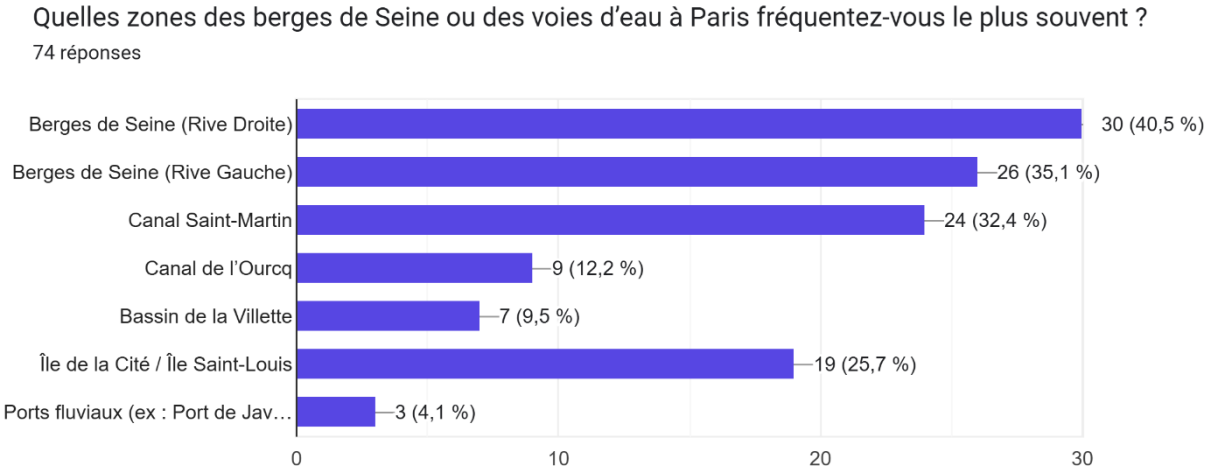
Lieu de résidence en Ile de France

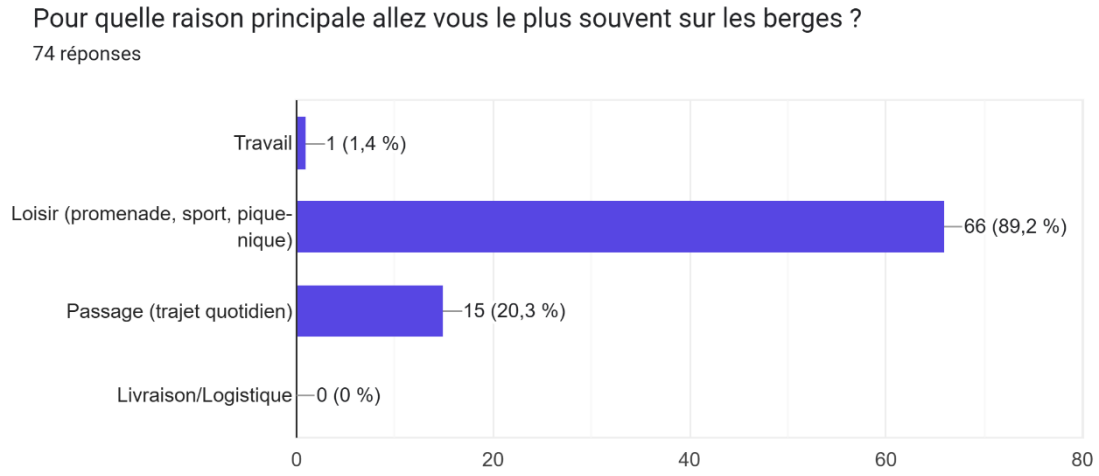
74 réponses

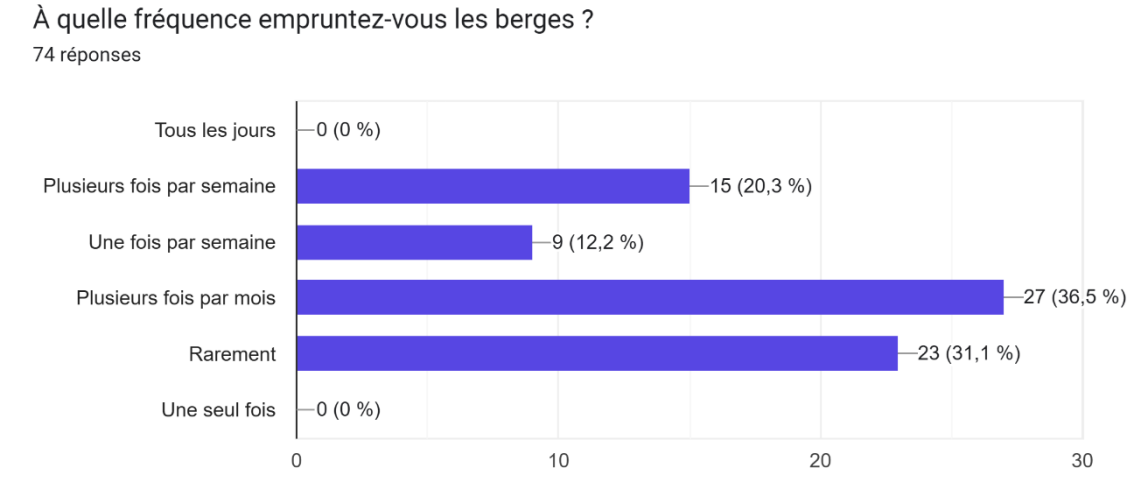


Questions directives

Bloc 1 : Pratiques des berges et voies d'eau :

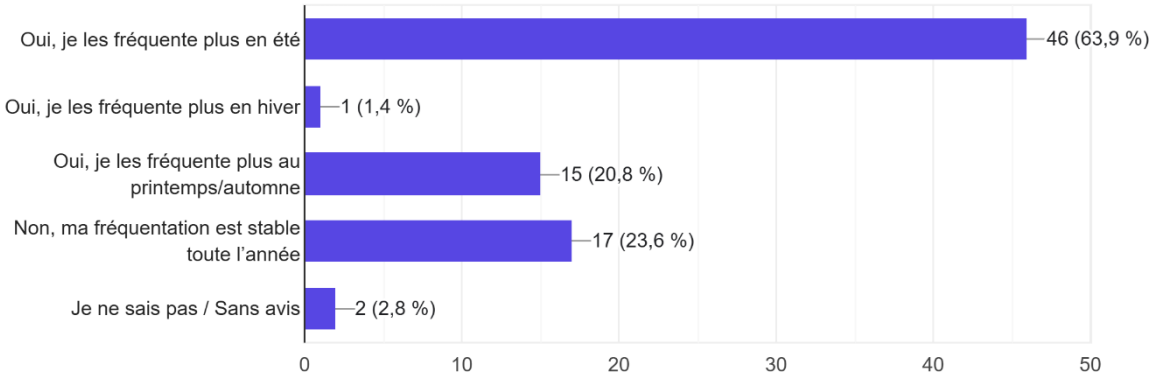






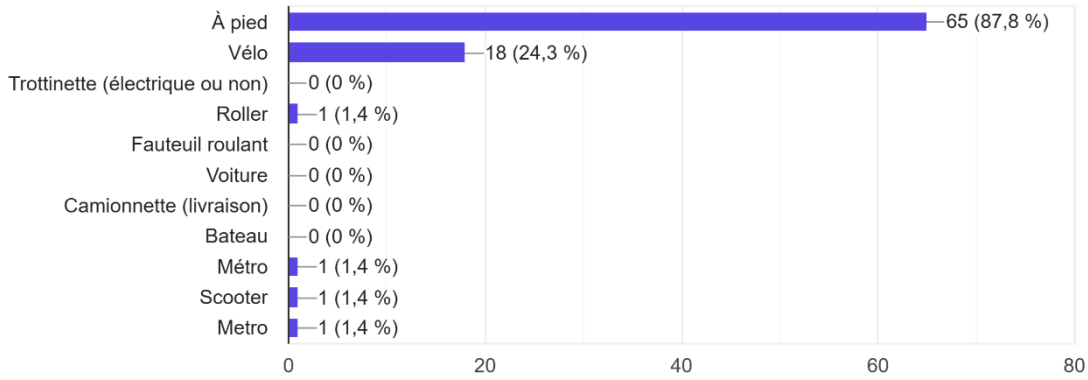
Votre fréquentation des berges ou voies d'eau varie-t-elle selon les saisons ?

72 réponses



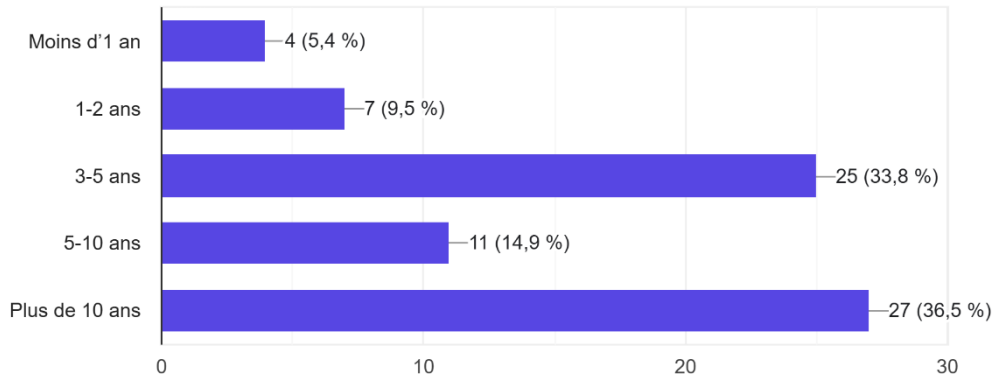
Quel moyen de transport utilisez-vous le plus souvent ici ?

74 réponses



Depuis combien d'années pratiquez-vous cet espace ?

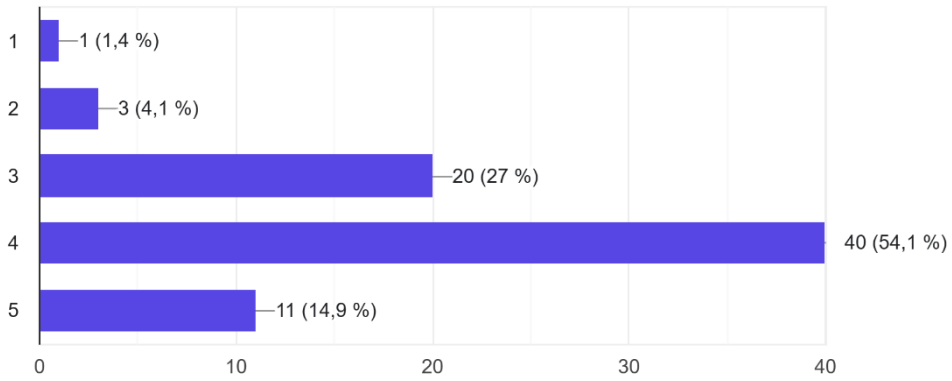
74 réponses



Bloc 2 : Ressentis, aménagements et conflits d'usage

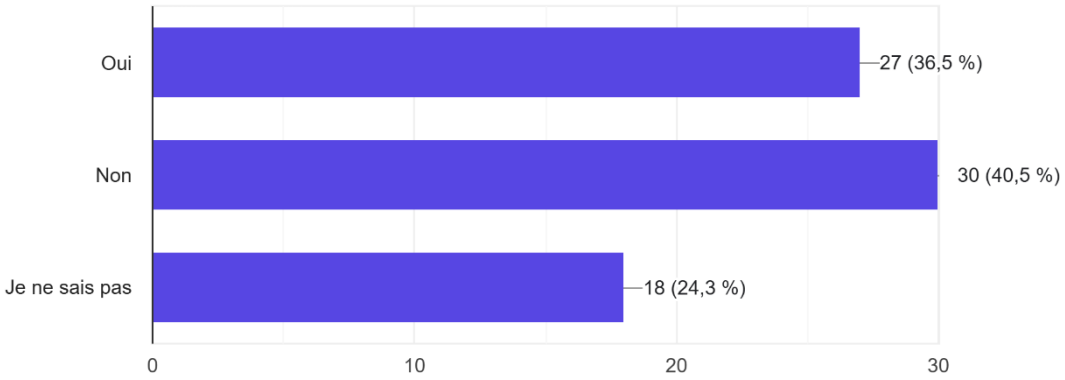
Sur une échelle de 1 à 5, comment évaluez-vous votre confort de déplacement sur les berges ? Échelle (1 = Très inconfortable, 5 = Très confortable)

74 réponses



Avez-vous remarqué des changements récents dans l'aménagement de ces berges ?

74 réponses



Si Oui : Lesquels ?

- Plus de place à la voiture.
- Aménagement cyclable, vegetalisation
- La pietonisation de certains tronçons, la multi modalité (piétons, vélo…). Les berges sont repensés comme des espaces où on peut s'assoir et pique niquer. En banlieue, j'observe pas de grands aménagement mais ils améliorent la promenade sur les berges et ils limitent la vitesse à 30 pour les voitures.
- Des travaux, il me semble qu'ils font des choses sous le sol ou avec le sol
- Réaménagement de la voie publique
- Des espaces plus conviviaux, plus d'endroits de loisir.
- Rénovation canal St Martin et canal de l'ourcq
- Oui : plus de points d'eau et de sanitaires.
- Des travaux plus d'espaces verts moins de voitures
- Des bancs. Il y a aussi des travaux de rénovation de la route en ce moment (d'où un coupure des lampadaires qui n'est pas pratique, le soir il fait noir)

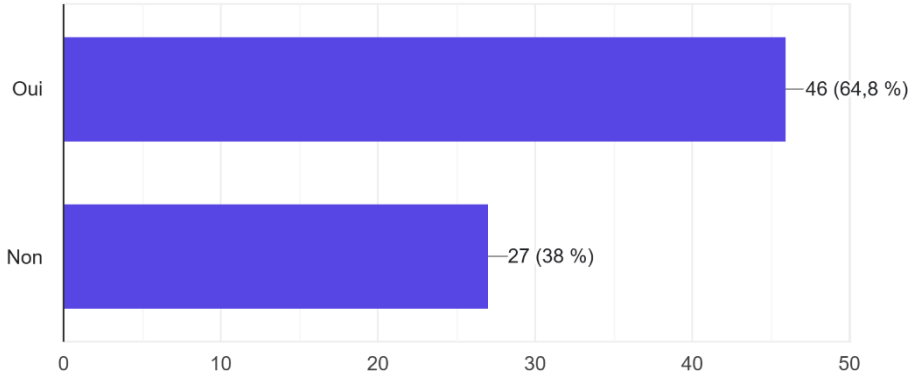
- Ouverture de restaurants, surface des sols
- Travaux canal st Martin
- Depuis 2020 environ, l'installation de transats, de chaises avec des bars au niveau des berges en face de L'Hôtel De Ville
- Pietonisation
- Pieton
- La rénovation du trottoir le long du canal Saint Martin
- Plus de jeux, de terrasses, la zone de baignade
- La végétation de plus en plus présente
- Moins de voiture
- Des travaux, récurrents depuis des années, mais heureusement pas trop fréquents et dans l'intérêt global des piétons et cyclistes
- Aménagements sportifs et cafétéria
- Pas de voitures, plus de commerces, attractions (muscu, city)
- Des travaux partout sur le canal st martin, des espaces sont mis en place car il y a une grande augmentation de fréquentation depuis 1-2 ans.
- Plus de voitures, pietoniser rend les berges plus vivantes et utiles dans le tissus urbains
- Animation , amélioration

Si vous pouviez réaménager une zone des berges ou et quels changements proposeriez-vous ?
- Rouvrir le pont d'Iena
- Plus d'espaces pour s'asseoir
- mettre des transat
- Le canal qui débouche depuis bastille vers la Seine est encadrée par une voie automobile qui rend le trajet a pied quai de Seine-Bastille peu agréable. Je sais qu'une ancien axe routier a été rendu piéton dans cette zone, mais cela n'a pas vraiment changé l'affluence de voiture à proximité des quais. J'aimerai limiter davantage l'affluence en décrivant la circulation automobile loin des berges.
- En banlieue, j'aménagerai les berges pour qu'elles soient plus accessibles aux piétons, car à certains endroits elles sont encore très industrialisées. Ça gâche le paysage et on perd une opportunité d'en faire des espaces de promenade ou de détente comme on peut le voir à Paris.
- Espace vert sur les quais
- L'ajout d'une fontaine à eau, éventuellement. Banaliser la route pour en faire une zone piétonne/cycliste/végétalisée
- Aucune idée
- La possibilité d'accéder à un réseau de navettes de transport fluvial qui permette de relier des quartiers entre eux (amont/aval et bassin de l'Arsenal, nord de Paris) avec un titre Navigo.
- Mettre plus d'arbres pour faire de l'ombre sur le canal de l'Ourcq
- Mieux délimiter la partie circulation et la partie détente (dans le cas de berges piétonnes)
- Essayer de faire quelque chose pour les toilettes qui sont disposées le long du canal. Il y a en plus qu'avant, ce qui est bien, mais elles puent ! Les nouvelles toilettes installées ne sont peut être pas adaptées à la quantité des usagers
- Plus de banc
- Séparation des voies piétonnes et cyclistes/trottinettes
- la sortie du tunnel de la Concorde parce que conflit de coureurs, cycliste et de personnes profitant des quais
- Réaménagement du tunnel de Bercy
- Un sol lisse, pour que piétons n'utilisent pas la zone cyclable. (Poussettes, course à pied etc seraient plus agréables sur sol lisse)

- Bancs / pelouses
- Plus de bancs
- De mettre plus de bancs et des toilettes souvent fermé â clé le soir
- Séparer vélos et piétons
- Zones aménagées pour lire et se reposer
- Meilleure répartition piétons/vélos
- Pas d’observation particulière
- Il me semble que toutes les zones que je fréquente sont très aménagées
- Plus d'espace comme des pontons pour s'installer et profiter du soleil
- Mettre bien plus d'espaces verts sur les berges de Seine, que ce soit sur les quais ou bien même sur les anciennes voies Georges Pompidou. S'inspirer de ce qui se fait à Lyon sur les berges du Rhône.
- Espace pour s’asseoir le long des berges
- ajouter des pistes cyclables séparées des voies piétons
- Rives de Seine : une meilleure signalétique entre cyclistes, piétons et coureurs
- Sûrement impossible mais mettre plus de supermarchés low-cost (Intermarché, Aldy) proche des berges pour faire un pique-nique spontané sans payer 8€ à carrefour city pour 2 canettes et un paquet de chips
- Aussi plus de toilettes publiques qui fonctionnent et plus adapté pour les femmes
- Peut être des bancs
- Éviter que la piste cyclable change de côté le long des berges du canal St Martin (notamment au niveau de République)
- Séparer zones cyclables et piétons
- Zones de repos
- Plus de végétaux et moins de béton (mais ça complique les choses en cas de crues!)
- Plus de banc pour apprécier les berges plutot que d’en faire juste un lieu de passage
- Du vert
- Pietonniser tout les bords des canaux
- Une zone bien délimitée entre piéton et vélo/trottinette
- Plus de toilettes publiques et de poubelles pour la propreté
- Plus festif

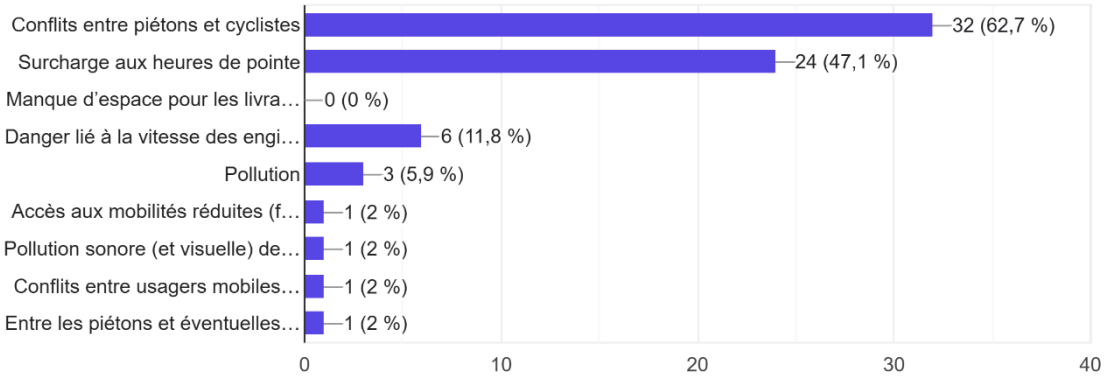
Relevez-vous des problématiques en termes de mobilités sur les berges ?

71 réponses



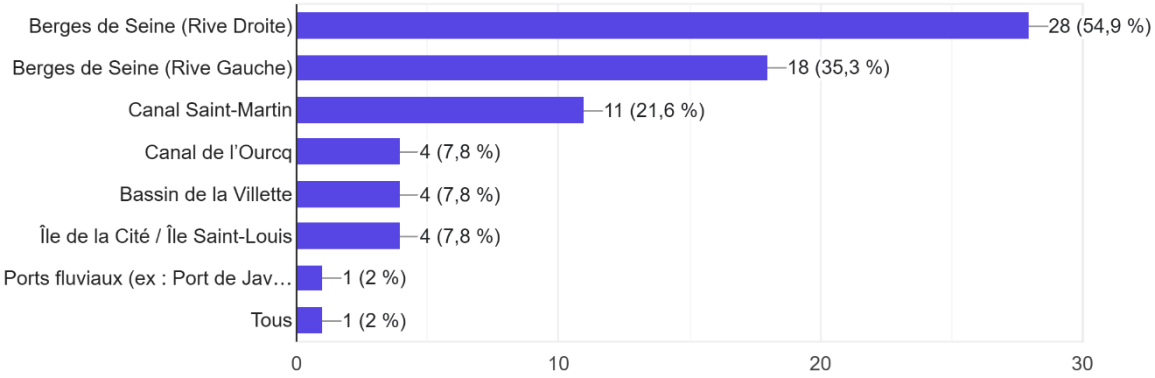
Si Oui : Lesquelles ?

51 réponses



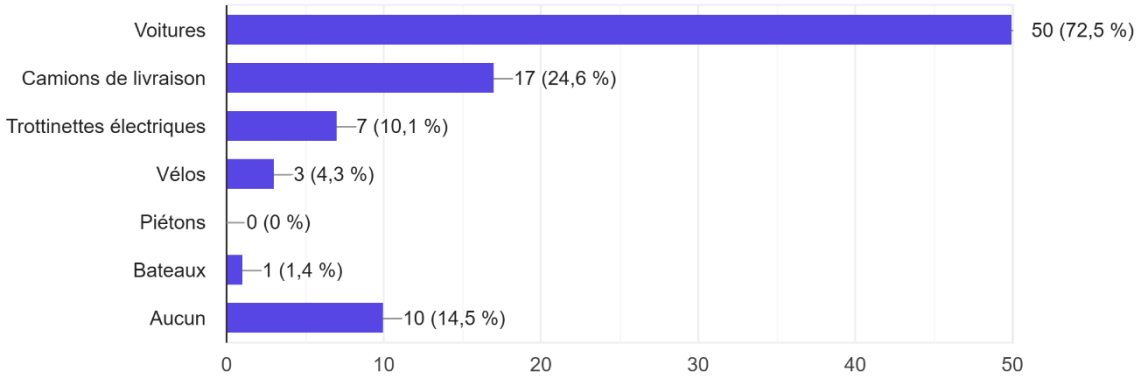
Si oui : Où ?

51 réponses



Selon vous, y a-t-il des modes de déplacement qui n'ont pas leur place sur les berges ?

69 réponses



Quels types de mobilités trouvez-vous les mieux adaptés à ces espaces ? Pourquoi ?

- Vélo
- À pied ou à vélo

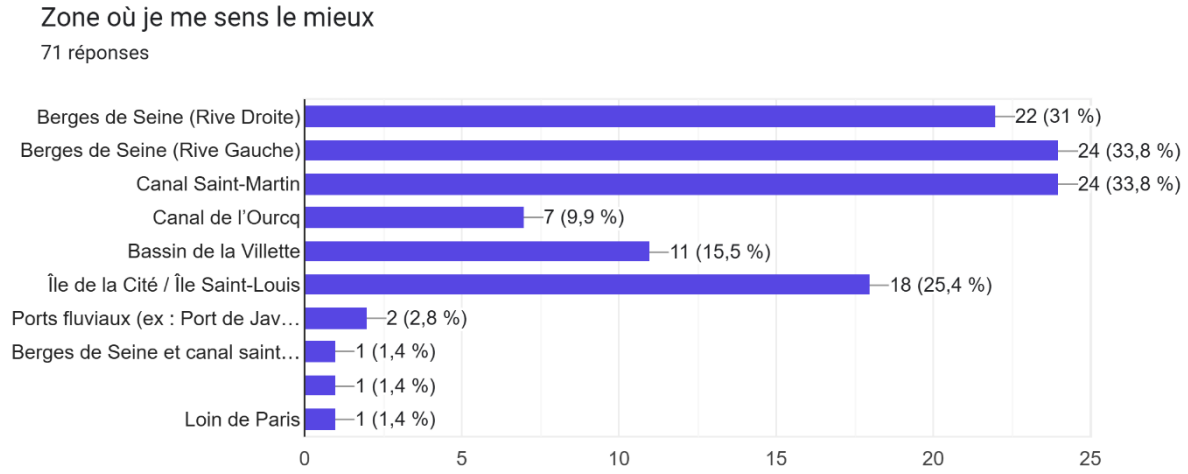
- Marche et voiture
- Pietons
- Piétons, cyclistes
- Piétons
- J'associe cet espace à la détente et a la promenade, je préfère lorsque ce sont des piétons qui occupent cet espace
- Je pense pas qu'il y a de mobilités plus adaptées mais il faut ouvrir les berges à tous les modes de transport et surtout piétons car parfois ça permet de gagner du temps de passer par celles-ci.
- Piéton
- A pied. Car parfois il y a du monde et l'atmosphère est plus agréable et calme sans moteurs.
- À pied c'est une zone de balade
- à pied/vélo et bateau
- Piéton car c'est plus agréable
- Piétons car ambiance de balade
- La marche et le vélo mais qui serait plus encadré (allure du pas obligatoire par ex)
- Pieds
- À pied, pour la promenade
- La marche car pour moi c'est un espace de détente
- Piétons, vélos, bateaux / Davantage adaptés à ces espaces naturels
- piétonne pour profiter et cycliste parce que pratique et permet d'éviter la circulation des voitures
- Velo et piéton comme aujourd'hui
- A pied
- Toutes les mobilités sans moteur, c'est avant tout un espace de promenade
- Lorsqu'elles sont rendues a la circulation et vu l'absence de « verdure », les camions de livraison et professionnels pour leur permettre un gain de temps sans pour autant encombrer ces voies outre mesure.
- La marche a pied. Calme, non polluant, pas de risque d'acciden.
- Les piétons, c'est plus safe
- Vélo – Marche
- À pied
- À pieds, j'aurais peur de renverser des piétons en vélo ou en trotinette
- A pied, vélo, c'est un endroit pour flâner et se reposer. Pour rentrer chez soi à vélo c'est un endroit plus sécurisant que la route. Mais signalétique faible.
- A pied
- Marche
- Piéton, vélo
- Piéton, vélos
- Vélo et piétons, pour limiter la vitesse, le bruit et la pollution
- Piéton, vélo, trottinette, roller
- Car c'est plus agréable que ça soit visuellement, en terme sonore
- Et ça laisse un espace piéton pour profiter
- Douces, pour profiter calmement et sereinement des quais même s'il peu y avoir des conflits entre piétons et cyclistes (+trotinette électrique)
- Piétons
- mobilités douces car lentes donc peu dangereuses (et non motorisées parce que sinon il y a beaucoup de bruit et des odeurs désagréables !)
- La marche car c'est un espace de prise de temps, avec des aménagements pour (jeux, bar, banc) à l'inverse des axes au-dessus (routes, pistes cyclables...)

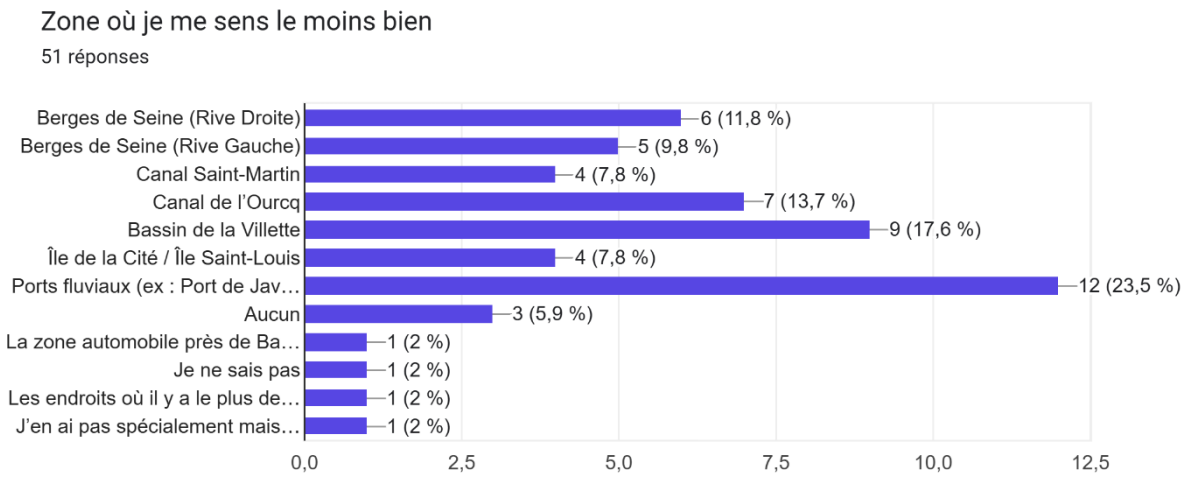
- Pied / vélo car plus écologique, plus agréable pour la majorité, moins contraignant
- Piéton velo
- Vélo et à pied
- Voiture
- Pied, car ça prend moins de place donc plus de gens qui peuvent y être
- Pied et velo
- La marche apied pour le calme et le silence
- Mobilités non motorisées. Afin de limiter bruit et pollution
- Mobilité douces
- À pied parce que c'est plus vivant
- Juste à pied. Parce que les cyclistes sont des dangers publics.
- À pied ou à velo pour se balader
- Pieton

En cas de crue, quelle est votre solution de rechange pour vos déplacements ?
- Métro
- Aucun
- J'y vais pas si il pleut j'y vais pour bronzer et boire des coups
- Je n'ai pas pensé à cette éventualité. Je ne me déplacerai pas si je n'en ai pas la nécessité, sinon j'adapterai mon trajet aux moyens de transports accessibles.
- Étant donné que j'habite proche de la Seine, quand celle-ci est en crue, j'évite de sortir au maximum, car les principales routes que je prends sont bordées par celle-ci. Les transports en commun sont aussi affectés et surtout les rer qui longent directement la Seine.
- La sieste
- Faire un détour
- Transports en commun.
- Changer d'itinéraire
- Mes déplacement importants ne sont pas impactés par les crues
- J'y vais pas
- Les transports
- Vient uniquement pour les loisirs
- avec les voitures, toujours en vélo ou transports en commun
- Voies hautes
- Autre itinéraire
- Je tacherais de trouver un autre endroit pour effectuer mon footing, peut être dans un parc
- Les voies supérieures
- Je vais ailleurs
- Je reste dans la banlieue du Val De Marne ou je passe vers la rue de Rivoli
- Trottoirs en hauteur
- Le tram
- Rues en surplomb
- La marche
- Transports en commun
- Le long de la route qui longe les quais
- Je n'ai jamais été impacté par les crue.
- les trottoirs des routes au-dessus des berges
- Je prends le métro ou le vélo
- Je suis pas affecté par les crues
- Autre itinéraire
- Aucune

- Je ne sais pas
- La petite ceinture sud
- L'evitement !
- J’en ai pas
- Je ne sais pas.
- Des voies parallèles aux berges
- Aucun
- Je change d’itinéraire

Bloc 3 : <u>Zones de confort et d'inconfort</u>

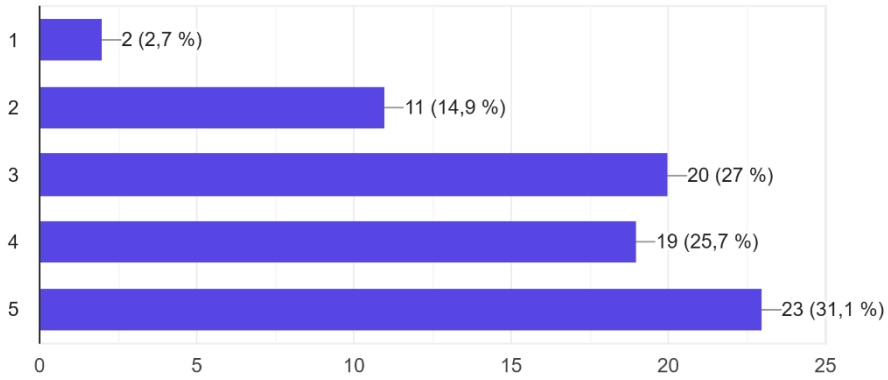




Bloc 4 : Enjeux écologiques et logistique urbaine

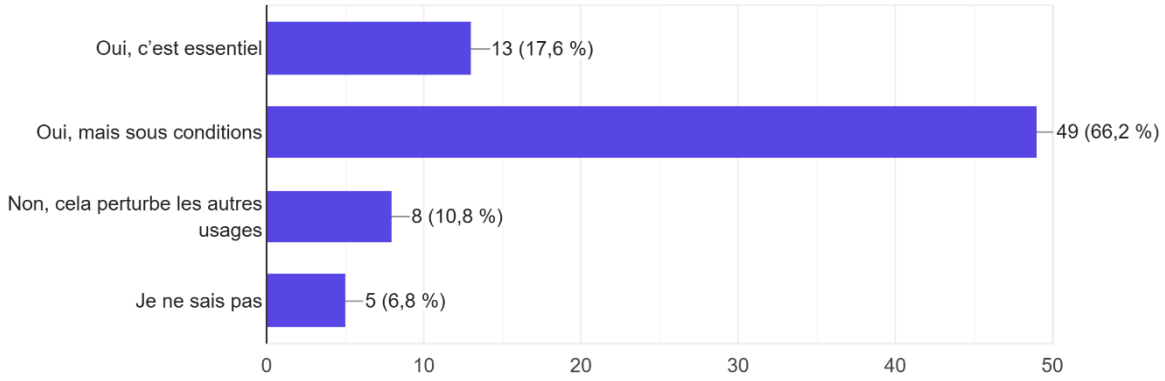
Pensez-vous que les enjeux écologiques (climat, pollution) encouragent le développement des mobilités sur les voies d'eau à Paris ? Échelle (1 = Pas du tout, 5 = Tout à fait)

74 réponses



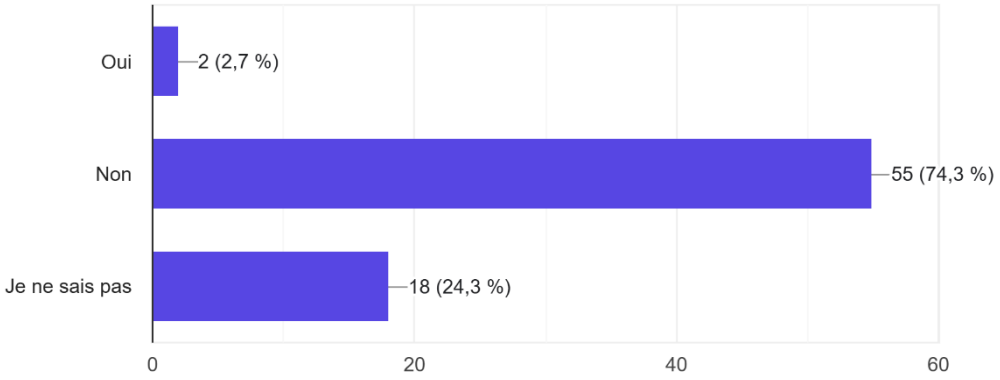
Selon vous, la logistique urbaine (livraisons, approvisionnement) a-t-elle sa place sur les berges et voies d'eau ?

74 réponses



Avez-vous déjà vu des innovations technologiques (bateaux électriques, drones, etc.) utilisées pour la mobilité ou la logistique sur ces espaces ?

74 réponses

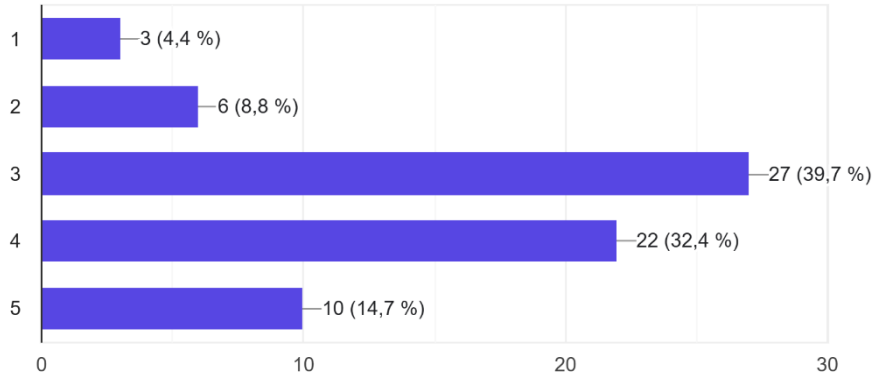


Si oui : Pouvez-vous donner un exemple ?

- Bateau électrique pour livrer des colis
- Bateaux electriques

Les aménagements récents des berges vous semblent-ils s'inscrire dans une démarche écologique ? Échelle (1 = Pas du tout, 5 = Tout à fait)

68 réponses



Quels acteurs devraient, selon vous, être impliqués dans la gestion de ces espaces ?

- Aucun
- Mairie, arrondissements, habitants
- Mairie, citoyens du quartier
- Les acteurs de la logistique
- Toute forme d'acteur, dans une logique de démocratie participative
- Les acteurs publics (collectivités, mairies des villes bordées par la Seine, la région idf...) et des acteurs privés qui peuvent apporter leur contribution via des travaux de réaménagement par exemple.
- Le peuple qui y vit, dès l'enfance
- La RATP / les réseaux de transports publics.
- Les populations qui habitent à proximité
- Collectivités, asso, entreprises de transport et logistique, usager.es
- Tous les acteurs de la logistique qui utilisent ces espaces

- La ville de Paris
- La ville
- La mairie et les habitants
- tout le monde, public, privé, utilisateur.rices...
- Tous le monde
- Je ne sais pas
- Riverains
- Urbanistes, utilisateurs de ces espaces
- La Mairie de Paris s'il y avait une réelle volonté politique et non de faire du greenwashing
- Les usagers
- Mairie de Paris et grand paris
- Les habitants, les municipalités, les associations
- La mairie
- Les associations et municipalités d'arrondissement
- MGP, startup en logistique urbaine, ville pour aménagement et confort piéton et cyclisme
- Les citoyens
- les habitants ; les services urbanistiques, voiries et environnement des mairies ; des spécialistes des questions environnementales dont des personnes qui retracent le cours historique de la Seine pour éviter les aménagements voués à être inondés ; les commerçants aux alentours pour envisager une organisation logistique adéquate
- La Mairie de Paris, les conseils de quartier, la Préfecture de Police, les commerçants attenants et les habitants
- Les populations locales, les arrondissements, Paris, éventuellement la région si il y a une mise en place de transports en communs comme des navettes fluviales
- Citoyens
- Espaces verts
- Mairie de Paris, surtout pas la police et tous ces faschistes, des associations de gens très déterminés
- Paris et arrondissements limitrophes
- Associations d'usagers
- Les riverains et les commerçants
- Les logisticiens pour utiliser pleinement les berges et pas juste mettre a disposition sans prendre en considération les besoins réels des transporteurs

b. Annexe 5.b. : Retranscription entretiens Morgane Sanchez

La retranscription a été réalisée grâce à plusieurs IA, Turbo scribe et Le Chat, Turbo Scribe m'a permis de retranscrire intégralement le texte avec les times code et après une relecture de ma part j'ai demandé au Chat de corriger les dernières fautes que j'aurais pu laisser passer.

(0:00 - 1:12)

Jeanne : Je fais un mémoire sur les mobilités sur voie d'eau et sur berge à Paris. Je travaille à la DVD, au service des canaux, donc je n'ai pas trop de point de vue sur la Seine. Comme j'ai vu qu'avant, vous travailliez à Aropa, je me suis dit que le regard croisé entre la ville et Aropa pourrait être intéressant. Donc j'avais des questions un peu plus introductives par rapport à votre parcours et à votre rôle à Aropa, ainsi qu'à votre rôle actuel.

(1:12 - 5:20)

Mme Sanchez : Moi, j'ai une formation d'ingénieure. J'ai créé… enfin, j'ai suivi la formation de l'École nationale des travaux publics de l'État. Ça ressemble un peu à l'école des ingénieurs de la ville de Paris. J'ai donc un parcours d'abord côté administration d'État. Je suis passée en administration centrale, puis j'ai travaillé chez Voies navigables de France, dont tu as peut-être entendu parler dans ton mémoire, sur

la reconstruction de barrages, d'écluses et de passes à poisson. Ensuite, j'ai passé le concours pour devenir ingénieure des ponts, des eaux et des forêts – pardon, je m'embrouille entre les anciennes et les nouvelles appellations. C'est l'équivalent du corps des XA pour la ville de Paris.

Ensuite, j'ai encore travaillé dans le domaine de l'eau, mais plutôt sur la mise en place des politiques de l'eau au niveau régional, côté État. Puis j'ai changé pour des fonctions très opérationnelles : j'ai travaillé en collectivité, dans le département des Hauts-de-Seine et des Yvelines, sur la mise en place d'un service d'entretien et d'exploitation des routes départementales. Ça rejoint beaucoup ce que je fais ici aujourd'hui.

Et puis, je suis allée chez Haropa. Chez Haropa, j'étais directrice de l'agence Paris Seine. L'agence Paris Seine a trois principales fonctions, même deux principales. Elle s'occupe de louer le domaine aux gens qui l'occupent : les industriels, les centrales à béton et autres industries sur les quais, ainsi que toutes les sociétés en lien avec le tourisme et le loisir – les bateaux-mouches, les bars, les restaurants, etc., qui sont sur les quais, et les bateaux-logements. Pour ça, on fait des appels à projets, des conventions d'occupation temporaire. J'avais donc un service qui s'en occupait.

J'avais aussi un service qui s'occupait de tout ce qui était travaux, entretien et exploitation du domaine. Et un dernier service qui s'occupait plutôt des questions administratives, de sécurité et de surveillance au quotidien. En théorie, j'étais censée faire ça. En pratique, comme j'ai fait ça de 2021 à 2025, je me suis aussi beaucoup occupée des JO à l'époque, parce que c'était le moment et que, surtout, la cérémonie d'ouverture sur la Seine et les baignades dans la Seine m'ont pris beaucoup de temps. Mais c'était super intéressant.

Ensuite, je suis arrivée en poste ici en juin dernier. Là, je suis l'équivalent de Marie-Pierre pour ce qu'on appelle la délégation au territoire – ce qui ne veut pas dire grand-chose. En pratique, dans la délégation au territoire, il y a les sections territoriales de voirie, c'est-à-dire les services opérationnels qui s'occupent au quotidien de l'entretien, de la gestion et des petits réaménagements sur les rues et les routes parisiennes. Donc toutes les petites rues, les routes, jusqu'au boulevard périphérique, qui est un équipement un peu plus gros. Ça représente pas mal de monde, parce qu'à la DAT, il y a environ 500 agents. Chez Aropa, la direction était toute petite, car on ne faisait presque rien en régie. J'avais donc une équipe d'à peu près 25 personnes, mais c'était quasi que des cadres. Alors qu'ici, on a des agents en régie qui font des petites réparations de panneaux, etc. Donc c'est une toute autre équipe. OK. Désolée, c'était un peu long.

(5:20 - 5:59)

Jeanne : Non, pas de souci. J'ai pris quelques notes. Ensuite, j'avais des questions par rapport à votre rôle actuel et, justement, par rapport au constat que vous avez pu faire en interagissant avec la ville de Paris. Est-ce que la gestion de la ville concernant la Seine et les canaux est différente de celle d'Haropa ?

(6:01 - 12:03)

Mme Sanchez : Alors, c'est un peu compliqué comme question. C'est-à-dire, quand tu dis « la gestion », tu penses à quoi ? Oui, il y a plein de choses qui sont différentes et plein de choses qui sont très proches. C'est un peu… Pardon, c'est une réponse de Normand, mais ça dépend de quoi on parle. Quand tu me parles de gestion, si on parle de l'entretien technique, des transports, des occupations du domaine, ce sera un peu différent sur chaque point, mais principalement sur le transport.

En fait, globalement, la gestion… Parce que toi, au service des canaux, tu t'intéresses à quel sujet exactement ? Juste pour comprendre. Pour t'expliquer, la Seine a cette dénomination de domaine public fluvial. De toute façon, c'est un domaine public qui est inaliénable, ça veut dire qu'on ne peut pas le vendre et qu'il doit rester sous la gestion d'un acteur public. Là, en l'occurrence, Haropa Port est un établissement public de l'État, mais ça pourrait très bien être, si on en décidait ainsi, la ville de Paris qui le gère.

Après, moi, je ne connais pas très bien la gestion des canaux à la ville, parce que même si j'ai travaillé un peu avec Marie-Pierre, je ne sais pas exactement comment est organisée la gestion de son service,

quelles sont les différences et les rapprochements par rapport à Haropa. Ce que je te disais, c'est que j'ai l'impression que sur les grands principes, c'est pareil, puisqu'on respecte le fait, chez Haropa comme à la ville pour les canaux, que ça reste un domaine public et donc mis à disposition de certaines sociétés pour des activités commerciales, à condition que ça remplisse des cahiers des charges définis par la ville, que ça remplisse des fonctions attendues : soit des fonctions de loisirs, soit des fonctions de détente, soit justement des fonctions de transport fluvial.

Il y a des différences de perception et de point de vue entre Haropa et la ville de Paris, parce qu'Haropa, c'est un grand ensemble portuaire qui a rapproché les ports maritimes du Havre et de Rouen – qui sont les ports maritimes – et le port fluvial, qui est constitué par plein de petites plateformes en Île-de-France, dont les quais de Seine, qui font très peu de trafic fluvial par rapport à Gennevilliers et à Bonneuil, mais qui en font un petit peu. Mais en gros, Haropa, l'établissement, a quand même en tête d'essayer de privilégier au maximum le transport fluvial. En tout cas, c'est vraiment dans ses objectifs stratégiques prioritaires.

Et donc, il va essayer de conserver des plateformes industrielles sur les quais, à condition que ce soit des industries qui mobilisent et sollicitent le transport fluvial. Côté ville de Paris, je pense que c'est un objectif qui est partagé par une partie des élus, mais pas par tous, parce qu'évidemment, comme c'est une ville hyper dense et qu'il y a une réappropriation des quais de la Seine, etc., de plus en plus, c'est vu comme un espace avant tout de loisirs et de détente, plus que comme un espace portuaire pour les quais de la Seine. Et donc, c'est plus difficile parfois d'arriver à défendre qu'on garde un quai pour mettre des boîtes Ikea ou une centrale à béton, là où on pourrait mettre des terrasses, des sites de baignade, etc.

Maintenant, je ne veux pas faire d'amalgame non plus, parce qu'à la ville de Paris, on a des élus qui sont aussi conscients de l'importance du transport fluvial et qui poussent. Moi, quand j'étais chez Haropa, on avait signé une convention d'objectifs, justement, ville de Paris-Haropa Port, pour essayer de se mettre d'accord sur les grands objectifs des années à venir. Et on voyait qu'on était quand même dans une logique très proche, c'est-à-dire d'essayer d'arriver à un compromis où certains quais sont laissés pour des fonctions industrielles en lien avec le transport, d'autres sont dédiés à des zones de loisirs, de loisirs non commerciaux pour la baignade, de loisirs… Et dans l'autre sens, côté ville, on pourrait faire le reproche à Aropa, qui est un établissement public industriel et commercial, d'avoir quand même pour objectif, entre guillemets, de rentabiliser l'espace qu'il gère, et donc peut-être parfois de privilégier des critères économiques, là où la ville souhaite aussi que la Seine puisse être des espaces de détente, des espaces de baignade, des espaces gratuits. Et ça, c'est une différence de priorité entre la ville et Aropa.

(12:03 - 12:12)

Jeanne : Est-ce que vous pourriez m'expliquer le rôle de la ville sur la Seine, parce que j'ai fait quelques recherches, mais je n'ai pas compris exactement ce qu'ils faisaient ?

(12:13 - 17:29)

Mme Sanchez : Alors, en fait, à la base, la ville n'a pas directement de compétences sur la Seine en elle-même. Pour t'expliquer, le milieu de la Seine, c'est-à-dire le chenal de navigation, là où les bateaux circulent, est géré par Voies navigables de France. Les quais, les berges – c'est-à-dire là où il y a des bateaux stationnés ou qui peuvent stationner –, c'est Haropa, sauf pour le quai des Champs-Élysées, où c'est VNF, et les berges du bois de Boulogne, qui sont aussi gérées par VNF. Ensuite, les quais en dur, les quais hauts, c'est toujours la ville de Paris qui les gère, ça c'est sûr, et les quais bas, normalement, c'est Aropa, sauf pour le quai des Champs-Élysées.

Sauf qu'il y a, dans l'histoire, des conventions de superposition d'affectation, c'est-à-dire qu'il y a des conventions qui ont été signées pour dire que la ville s'occupait de certains quais, pour deux raisons historiques : la première, c'est qu'il y avait des quais qui n'avaient plus aucun usage portuaire, c'est le cas autour des îles, notamment de la Cité et de l'île Saint-Louis. Ces quais historiques-là, donc là, c'est de vieilles conventions de superposition, où Aropa – ou son prédécesseur, qui s'appelait Porte de Paris – et la ville de Paris ont convenu que c'était la ville qui entretient ces espaces, puisqu'on considère que

ce sont des espaces de promenade, de loisirs. Donc là, il y a eu une deuxième série de conventions de superposition d'affectation sur les quais bas, qui ont été signées dans les années 1960-1980, quand les voies sur berges routières ont été construites, puisque c'est la ville de Paris qui a construit ces voies. Porte de Paris a donc signé des conventions en disant : « OK, vous faites des routes, mais moi, les routes, ce n'est pas mon métier. » Il y a eu des conventions de superposition, et on a dit : « Là, partout où il y a des voies sur berges, c'est la ville de Paris qui gère. »

Donc, en gros, à l'heure actuelle, quand c'est de l'eau, ce n'est jamais la ville : la ville, sur la Seine, sur la partie de l'eau, ne gère rien, à l'exception – parce que je te dis ça, et après il y a toujours des exceptions – des trois sites de baignade gratuits qui ont été ouverts l'an dernier. Ils sont entretenus et gérés par la ville de Paris. Il y a donc des conventions d'occupation temporaire, délivrées par Haropa Port à la ville, pour gérer ces sites.

En gros, sur l'eau, la ville ne gère que les sites de baignade, et sur les quais, en fait, au travers de ces conventions de superposition d'affectation, elle gère une grande partie des quais : tout ce qui est le centre autour des îles, plus tout ce qui est les anciennes – ou les actuelles, puisqu'il reste encore des voies sur berges circulées dans le 16e arrondissement, comme la voie Georges-Pompidou, où il y a aussi une piste cyclable sur le côté. Là, c'est une route qu'on entretient comme les autres routes. À Bir-Hakeim, par exemple, en rive droite. La ville gère aussi les anciennes voies circulées, mais qui ont été piétonnisées, et puisque… la piétonnisation des quais a été un acte politique important, et quand il y a eu cette piétonnisation, la ville a demandé à rester responsable et gestionnaire de ces espaces-là. Mais il y a toujours des compétences partagées avec Aropa, puisque forcément, comme Aropa va délivrer les autorisations pour les bateaux ou les établissements qui sont sur le fleuve, ça se fait en lien avec la ville.

Alors que sur les canaux, la ville est propriétaire des canaux, donc elle gère vraiment tout. Et pour le coup, il y a beaucoup moins d'acteurs sur les canaux. Ouais, un peu moins, de ce que j'ai compris.

(17:43 - 17:51)

Jeanne : Donc j'avais comme question : une journée type à Haropa, à quoi ça ressemblait ?

(17:51 - 19:39)

Mme Sanchez : Avec ou sans les JO à la fin ? Il y a des moments où je ne faisais que des JO. Mais sans les JO, on va dire, ça recoupe un peu ce que je t'ai dit tout à l'heure sur les trois missions. Donc ça consistait à soit organiser, soit… Tu vois, c'est cette carte-là dont je te parlais. Donc là où c'est rose, c'est les superpositions, donc c'est Haropa Port et la ville de Paris. Donc c'est la ville de Paris qui gère les espaces en rose pour faire simple sur les quais bas. En bleu, c'est Haropa Port, ce sont les quais qui sont restés sous gestion Haropa Port. Et en vert, c'est le port des Champs-Élysées.

Donc, une journée type, ça consistait… Moi, j'étais beaucoup déjà dans l'organisation d'équipes sur des fonctions. Mais donc, soit organiser les appels à projets pour renouveler les conventions d'occupation temporaire, soit passer les marchés pour entretenir, rénover, améliorer l'état des quais, soit discuter avec les clients qu'on avait et qui rencontraient des problèmes ou des difficultés en termes de sécurité, d'usage ou d'autres points.

(19:39 - 20:00)

Jeanne : OK. En ce qui concerne la circulation sur l'eau ou le long des berges, il y avait des moments particuliers ? Vous abordiez ce genre de sujet ?

(20:01 - 27:28)

Mme Sanchez : Alors, il y a plein d'enjeux différents quand tu me parles de circulation. Si on commence par le sujet le plus simple sur le fleuve : en fait, il y a un règlement de police qui existe, géré et récemment renouvelé par Voies navigables de France. Donc, le règlement de police définit quelles sont les règles, à quelle vitesse on peut circuler, quelle est la taille des bateaux, quel doit être leur type de motorisation, quel permis il faut, etc. Tout ça est défini là-dedans. Et globalement, chez Haropa ou ailleurs, on

intervient très peu sur ça. En gros, c'est une responsabilité soit des services de police fluviale, soit de Voies navigables de France.

Par contre, moi, chez Haropa, je discutais beaucoup avec les clients, les industriels, de ce qu'ils transportaient sur la Seine, de ce dont ils avaient besoin pour continuer à transporter des marchandises sur la Seine, ou de ce dont ils auraient besoin pour transporter de nouvelles marchandises. On parlait donc d'électrification des quais pour avoir des matériaux électriques, de renforcement des quais pour supporter des charges plus lourdes, de maintien des centrales à béton pour amener les matériaux par péniche… Mais pas des règles elles-mêmes de circulation.

Chez Haropa, on était vraiment à essayer de travailler avec les industriels sur ces sujets. Mais c'était aussi, par exemple, essayer d'échanger avec les représentants des bars et des restaurants pour savoir quelles seraient les conditions pour qu'ils puissent se livrer en boissons par la Seine, etc.

Sur la circulation, quand tu dis « circulation », sur les quais, les voies qui sont circulées sont gérées par la ville de Paris – donc par moi avant, mais à l'époque, pas par Haropa. Et les quais qui étaient en gestion Haropa… En fait, c'est plutôt des enjeux de conflit d'usage ou de coexistence de flux qui se posaient. Par exemple, comment faire pour que, sur certains quais industriels comme dans le 13e ou le 15e, on ait à la fois des véhicules lourds – comme les toupies à béton ou les camions qui chargent les conteneurs amenés par voie d'eau – et des gens qui font du jogging, se baladent, des enfants qui courent, etc. Donc voilà, comment essayer de trouver des solutions : réduire la vitesse de ces véhicules au maximum, mettre des ralentisseurs, des panneaux pour expliquer aussi aux gens qu'attention, il peut y avoir des véhicules lourds à cet endroit-là.

Et sur les quais très fréquentés, plutôt dans le centre, le conflit d'usage le plus fort, c'était celui vélo-personne. Là aussi, c'était en discussion avec la ville de Paris pour dire que, globalement, la vision partagée entre Haropa et la ville, c'est que, idéalement, les pistes cyclables sont en quai haut, et que les quais bas doivent être des endroits apaisés, plutôt dédiés au vélo loisir – type enfants, etc. – et pas au vélo rapide pour se déplacer. Sauf qu'il y a des endroits à Paris où il n'y a pas de pistes cyclables en quai haut, en particulier dans le 15e, dans le 12e, sur le quai de la Rapée. Et donc, il y a beaucoup de vélos en quai bas, et là, ça pose des conflits d'usage un peu insolubles, parce que les vélos… Je suis cycliste, donc ce n'est pas une critique, mais quand on veut se déplacer, on veut aller vite, et ce n'est pas forcément compatible avec les usages de la promenade.

Quand je te parlais de véhicules, ça repose sur cette question des quais bas, sur la Seine, qui ont été énormément réappropriés, réinvestis par le public, ce qui est évidemment génial, mais ça complique le fait de laisser des véhicules, qu'ils soient lourds ou semi-lourds. Là, en face, en bas, sur la Seine, il y a le quai de Bercy, sur lequel il y a une zone de baignade maintenant l'été, et juste à côté de la zone de baignade, il y a un quai de chargement et déchargement de caisses Ikea. Ce sont des caisses qui viennent pour la livraison à domicile, et elles sont chargées sur des petites camionnettes électriques, puis livrées dans Paris.

Moi, quand j'étais chez Haropa, je défendais beaucoup le fait qu'il fallait qu'on arrive à avoir des quais où il y ait une mixité d'usages comme ça. C'est quand même plus facile à dire qu'à faire vivre en pratique. Il y a un autre projet que je n'ai pas suivi jusqu'à son terme, mais qui est une livraison de caisses par la Seine, qui doit voir le jour. C'est un projet presque 100 % vertueux, puisque c'est transport fluvial et dernier kilomètre en cyclo-logistique, mais même dans les endroits ultra-fréquentés, la cyclo-logistique, ce n'est pas toujours facile à insérer dans les flux piétons.

(27:28 - 28:01)

Jeanne : Et par rapport à ça, les sites de baignade, ça complexifie encore plus ?

(28:01 - 31:48)

Mme Sanchez : Oui, c'est le jeu. On a mis beaucoup d'argent collectivement pour réussir à atteindre la baignabilité de la Seine, et c'est encore un travail à poursuivre. Après les JO, ça a été un deuxième sujet, quand j'étais chez Haropa, qui était vraiment très difficile pour les acteurs économiques de la Seine, côté tourisme et loisirs. Le truc, c'est qu'il y a déjà beaucoup de monde sur la Seine, même sans les

baignards : des bateaux qui font des tours dans l'eau, des touristes, des bateaux de transport de marchandises… Donc il y avait vraiment une grosse crainte de la part de l'écosystème fluvial que ça leur prenne de l'espace qu'ils utilisaient. Et c'est le cas : par exemple, dans le 15e, le site qui était utilisé pour les baignards avant était un site d'escale pour les bateaux. On a remplacé un usage par un autre.

Mais surtout, leur plus grosse crainte au départ, c'était que ça génère de la baignade sauvage ailleurs et que, du coup, ça soit un danger pour les baignards, et qu'eux risquent, avec leur bateau, de tuer ou de blesser des gens qui n'ont pas conscience qu'un bateau, c'est comme un poids lourd qui ne voit pas les cyclistes : un bateau voit très mal un baignard dans la Seine, et encore moins une péniche de sable ou de gravats de 125 mètres de long, qui ne le voit pas du tout.

Il y avait donc cette double réticence : d'une part, le fait que ça prenne de la place et donc diminue les usages – ce qui a été le cas en pratique –, et d'autre part, le site de baignade le plus central, dans le bras Marie, n'était ouvert que le matin, parce qu'en fait, le bras était fermé à la navigation quand le site de baignade était ouvert. Ça contraignait beaucoup les bateaux de tourisme qui faisaient des tours dans l'eau, car autour des îles à Paris, la navigation est hyper contrainte : on ne peut tourner que dans un sens. Donc quand on fermait ce bras, ça revenait à fermer leur activité. Donc en fait, ils ne pouvaient pas travailler le matin.

Donc moi, quand j'étais chez Haropa, je me suis battue pendant un mois avec la ville pour dire qu'il fallait minimiser les heures de baignade, etc., pour ne pas trop impacter les professionnels qui travaillaient déjà sur la Seine. Et maintenant que je suis à la ville, je serais tout à fait capable de me battre pour dire qu'il faut étendre les heures de baignade, parce qu'il n'y a pas que les bateaux-mouches qui sont importants.

Ces sites, c'est vraiment un marqueur hyper fort de réappropriation et d'importance qu'il faut concilier avec la nature, donc il faut leur laisser de la place. Mais là, il y a un bon compromis qui a été trouvé pour l'été prochain : le site de baignade, dans ce cas-là, a été protégé par des ducs-d'Albe – ces gros pieux en acier –, ce qui permet aux baigneurs de se baigner et aux bateaux de passer à côté. C'est un bon compromis, mais c'est un investissement lourd et coûteux. C'est ce qui avait déjà été fait à Bercy, mais ça n'avait pas pu être fait sur l'autre site, et ça sera fait cette année. Donc on trouve quand même des solutions. La Seine à Paris, c'est un espace ultra précieux. Il va falloir continuer à être le plus intelligent possible pour trouver des compromis et essayer d'avoir, soit dans le temps, soit sur le même lieu, des usagers variés.

(31:48 - 32:00)

Jeanne : Après, j'avais une question un peu plus simple : quel type de bateau circule le plus sur la Seine ?

(32:02 - 40:08)

Mme Sanchez : Dans Paris, c'est sûr que ce sont les bateaux de tourisme. En nombre, on avait fait plein de stats : ils font beaucoup de tours. Comme il y a beaucoup de tourisme à Paris et beaucoup de bateaux, ce sont les bateaux de croisière qui dominent. Soit des croisières simples, soit des croisières déjeuner, dîner ou spectacle. Quand je dis « bateau de tourisme », c'est tout ça : les croisières dans Paris. C'est un trafic qui ne sort pas de Paris. Ils font juste des tours dans l'eau. Et puis, il y a aussi tout l'événementiel : séminaires, réceptions. En volume, dans Paris, c'est le plus important. Mais ça n'existe que dans Paris. Une fois qu'on sort de Paris, ces bateaux n'existent plus.

Par exemple, chez VNF, ces bateaux ne passent jamais une écluse, ni celles de Suresnes ni celles de Saint-Maurice. Donc, si on regarde la Seine en dehors de Paris, on retombe sur d'autres usages. Il n'y a pas beaucoup de plaisance. Sur le bief de Paris, la plaisance est interdite. Les kayaks, les bateaux, tout ça, c'est interdit. Enfin, la plaisance non motorisée est interdite. La plaisance motorisée est autorisée, mais ça ne représente pas grand-chose. Même si l'an dernier, les baignades bloquaient les bateaux. Ceux avec qui on a eu des problèmes, ce sont les bateaux de plaisance, parce qu'ils ne connaissent rien au règlement. Ils débarquent et ne savent pas que le bras est fermé. Ils vont à côté des baignades alors qu'ils n'ont pas le droit. La plaisance, ce n'est pas grand-chose.

Après, il reste deux autres types. Il reste les grands bateaux de croisière qui font Honfleur-Paris. Ce sont des bateaux-hôtels, croisière type 7 jours entre Honfleur et Paris. Les gens font des excursions la journée et dorment dans le bateau. La ville de Paris, certains habitants détestent ces bateaux : ils sont gros, moches. Il y en a très peu qui rentrent dans Paris. Il y en a quelques-uns qui rentrent, mais peu. Par contre, il y a des places de stationnement dans le 15e arrondissement, gérées par Haropa. Ces bateaux circulent le long de la Seine. Je ne sais plus combien il y en a en tout, mais je crois qu'il y en a une trentaine sur la Seine.

Et puis après, il y a tous les bateaux de transport de marchandises. Les principales marchandises transportées sur la Seine, c'est l'agricole : céréales, hors-chocolats, etc. Soit en vrac, soit en conteneur. Ils sont transportés jusqu'au port de Rouen, puis mis dans des navires maritimes. Il y a aussi les matériaux de construction : sable, gravier, pour le béton. Tout ce qui alimente les centrales. Ça, c'est le deuxième gros volet. Il y a aussi des déchets transportés par la Seine, de différents types. Il y a un peu de tout, mais pas beaucoup. Il y a quelques bateaux qui transportent du matériel chimique, mais pas d'hydrocarbures, car il y a des oléoducs le long de la vallée de la Seine.

Donc, j'ai parlé de l'agricole, des matériaux, des déchets, et des conteneurs. Ceux-ci ne rentrent pas dans Paris, sauf quelques-uns qui vont jusqu'au quai de la Bourdonnée, sous la tour Eiffel. Ce sont des conteneurs qui livrent les magasins Franprix, XPO Logistique. Et puis il y a les caisses Ikea, qui viennent de Gennevilliers et sont livrées dans le 2e arrondissement. Donc, entre Le Havre et Gennevilliers, les bateaux majoritaires sont ceux de transport. Et dans Paris, c'est atypique : ce sont les bateaux de tourisme. C'est le premier port touristique du monde. En 2025, après les JO, on était à presque 10 millions de touristes par an qui faisaient une croisière sur la Seine.

(40:08 - 40:35)

Jeanne : J'avais une question sur l'évolution des usages entre vos débuts à Haropa et aujourd'hui, notamment sur les enjeux écologiques actuels.

(40:35 - 43:04)

Mme Sanchez : Chez Haropa, il y a un grand sujet environnemental : l'électrification des bateaux. Le transport fluvial est historiquement considéré comme écologique, mais il y a des moteurs diesel très polluants. Donc, il y avait la question du verdissement de la flotte. Chez Haropa, on a travaillé sur deux enjeux : électrifier les quais pour que les bateaux éteignent leurs moteurs à quai, et soutenir l'électrification des moteurs eux-mêmes. On poussait surtout sur la filière tourisme, car ce n'est pas indispensable. S'ils veulent continuer, il faut qu'ils électrifient. Ce n'est pas facile, car électrifier un bateau coûte très cher. Les packs de batterie sont énormes, et la technologie n'était pas au point. Pour les bateaux de croisière, c'est compliqué : ils naviguent beaucoup et ont peu de temps pour recharger.

Il y avait aussi la question de la qualité de l'eau. Avant les JO, on a travaillé pour que 100 % des bateaux soient raccordés à l'assainissement. Historiquement, les bateaux n'étaient pas raccordés. On a aussi travaillé sur les éclairages des bateaux-mouches, pour qu'ils soient moins intrusifs.

(43:04 - 44:45)

Jeanne : Au service des canaux, je travaille sur la réalisation de bases de données des infrastructures de transport, et un des points qui ressort, c'est l'état actuel de l'infrastructure, qui est en mauvais état, donc le moindre aménagement est compliqué. Qu'en est-il sur la Seine ?

(44:45 - 46:03)

Mme Sanchez : Sur les écluses, il y en a peu sur la Seine à Paris. Les deux écluses amont sont sur la Marne et à Suresnes. Elles sont gérées par VNF. Une grande partie a été modernisée, mais il reste des dettes grises. Il y a aussi la question de l'état des quais, qui datent souvent du XVIIIe siècle. Certains ont été rénovés, mais pas tous. Il y a un gros programme de réparation à poursuivre.

(46:03 - 46:58)

Jeanne : En termes de projets de logistique urbaine fluviale, y a-t-il des plans d'aménagement prévus à la ville ou ailleurs ?

(46:58 - 50:13)

Mme Sanchez : Oui, il y a eu un travail entre Haropa et la Ville pour définir des quais logistiques. Mais ça fait 20-30 ans qu'on dit que ce serait génial, mais économiquement, ça ne fonctionne pas. Les succès (Franprix, Ikea) sont venus en travaillant sur du monoproduit, avec des acteurs motivés. Il faut des chaînes intégrées, mais c'est compliqué. La Seine coule, mais certains itinéraires n'ont pas de sens logistique. Je me suis battue pour garder une centrale à béton dans le 15e, car le béton arrive 100 % par voie d'eau. C'est hyper intelligent écologiquement. Il faut préserver les transports de céréales par la Seine, car c'est efficace et écologique.

(50:13 - 52:23)

Jeanne : Les aménagements qui, selon vous, vont être les plus prometteurs sur les prochaines années sur la Seine ?

(52:23 - 55:40)

Mme Sanchez : La conciliation des usages transport et baignade, c'est un sujet hyper important et hyper intéressant. Tout à l'heure, je t'ai parlé du compromis qui a été trouvé avec les pieux pour permettre la baignade à Bercy. Ça paraît super sympa, super malin. Après, quand on va se baigner à Bercy, les gens disent que c'est nul de se baigner derrière des pieux, qu'on a l'impression d'être dans une piscine, alors que dans la Seine, ce qui serait cool, ce serait de se baigner sans les pieux.

Donc je pense que ce débat n'est pas fini : qu'est-ce qu'on va vouloir utiliser pour de l'usage loisir, et qu'est-ce qu'on va vouloir préserver pour de l'usage transport ? On a vu qu'il y avait encore plein de… Et c'est vrai pour l'eau, et c'est vrai pour la partie baignade aussi. Donc pour moi, c'est ça, l'enjeu des prochaines années : arriver à concilier justement ces différents usages pour continuer à se réapproprier le fleuve, que les riverains puissent se réapproprier le fleuve sans que ça condamne ces usages de transport qui sont précieux aussi.

c. Annexe 5.c. : Retranscription entretiens Jean-François Rauch

La retranscription a été réalisée grâce à plusieurs IA, Turbo scribe et Le Chat, Turbo Scribe m'a permis de retranscrire intégralement le texte avec les time code et après une relecture de ma part j'ai demandé au Chat de corriger les dernières fautes que j'aurais pu laisser passer.

(0:03 - 0:45)

Jeanne : Je travaille sur les mobilités, sur les berges et en voie d'eau, donc à la fois sur la Seine et à la fois sur les canaux. J'ai déjà interrogé quelqu'un par rapport à la Seine, et du coup, je voulais quelqu'un au niveau des canaux. Et comme c'est à Paris, je me suis dit que les grands gabarits, c'était peut-être plus intéressant qu'une vision plus globale. Et du coup, déjà, je me demandais quel était votre parcours pour en arriver là aujourd'hui, ainsi que votre rôle actuel en tant que chef de la circonscription des canaux à grands gabarits.

(0:46 - 0:49)

M. Rauch : Mon parcours : je suis ingénieur de la ville de Paris. J'ai fait plusieurs postes avant d'arriver il y a une dizaine d'années aux canaux.

(0:49 - 0:53)

Jeanne : Quel est votre rôle actuel ? En quoi ça consiste, du coup, aux canaux ?

(0:54 - 11:41)

M. Rauch : Ici, on est à la circonscription des canaux à grands gabarits. C'est la circonscription territoriale et technique qui gère cette partie du réseau des canaux parisiens. Il y a la partie amont avec l'Ourcq touristique. Si on regarde le plan du réseau fluvial de la ville de Paris, Paris est ici, et le canal de l'Ourcq remonte jusqu'à l'Aisne, à une centaine de kilomètres. Il commence par la rivière d'Ourcq, qui initialement se jetait dans la Marne. Je ne sais plus à quel endroit la Marne longe le canal. Ensuite, la rivière d'Ourcq a été canalisée en restant à flanc de colline. Elle a été dénivelée du nord vers le sud pour amener de l'eau à Paris. C'était sous Bonaparte, à l'époque. À Paris, il y avait une forte augmentation de la population, et du coup, il n'y avait plus assez de ressources en eau potable. Il y avait quelques fontaines qui puisaient l'eau dans des puits, et puis il y avait l'eau de la Seine, qui servait aussi d'égout. C'est-à-dire que les eaux usées y étaient rejetées en même temps. Donc, ça créait des maladies. Et Napoléon, suite à ça, a décidé d'amener de l'eau potable à Paris. Et ça a été la création du canal de l'Ourcq, du bassin de la Villette. Sur l'autre page, on a un zoom sur la partie avant-gabarit. C'est l'Ourcq qui arrive ici, dans le bassin de la Villette. Et en même temps que le canal de l'Ourcq et le bassin de la Villette, il a été décidé de créer à la fois le canal Saint-Martin jusqu'au port de l'Arsenal et le canal Saint-Denis jusqu'à la Seine également. Tout ça a été créé il y a à peu près deux siècles.

Aujourd'hui, l'eau n'est plus de qualité potable parce que les normes de qualité et de potabilité ont changé. En revanche, le canal de l'Ourcq amène toujours de l'eau pour le réseau d'eau non potable de la ville. C'est au niveau de l'usine de pompage de la Villette, là où il y a le barrage. Cette eau sert pour les usages de nettoiement des voiries, pour la propreté, pour les réservoirs de chasse des égouts — pour dessabler les égouts. Il y a des réservoirs qui se remplissent petit à petit, et une fois qu'ils sont pleins, ils se vident d'un coup. Donc, ça fait une chasse qui enlève le sable. Et puis pour l'alimentation des lacs des bois de Vincennes et de Boulogne.

À l'origine, la question s'est posée de savoir si on créait un canal ou un aqueduc : si on voulait juste amener de l'eau ou si on voulait créer un canal navigable pour transporter des marchandises. En particulier, il y avait des céréales dans les champs en amont. Tu as aussi la forêt de Retz, qui permettait d'amener du bois de chauffage par flottage. Donc, c'étaient surtout des marchandises qui descendaient. Il y avait des écluses dès le début, qui ont été construites parce que la dénivelée faisait qu'on ne pouvait pas faire un seul canal. Un seul morceau de bois au début aurait été trop important. Du coup, il y a eu un certain nombre d'écluses. Ce nombre a été augmenté par la suite, parce que malgré tout, les pentes étaient trop fortes. Il y avait trop de courant et c'était trop dangereux de naviguer. Et le gabarit a été déterminé à ce moment-là. C'est le gabarit des flûtes de l'Ourcq, dont tu as peut-être entendu parler. Ce sont des bateaux qui font 28 mètres de long, je crois, de mémoire, sur 3 mètres de large. C'est ça qui a dimensionné les écluses sur l'Ourcq touristique, la partie amont.

Et puis, au bout d'un certain temps, d'une petite centaine d'années, il y a eu plusieurs étés où il n'y avait plus assez d'eau qui venait de l'amont, de la rivière d'Ourcq, pour alimenter les canaux parisiens : Saint-Denis, Saint-Martin et le bassin de la Villette. Et il a été décidé de construire deux usines de pompage élévatoire pour ramener de l'eau en complément de celle de l'Ourcq, qui est pompée dans la Marne. Et donc, tu as l'usine de Villa Verrigo — tu vois, la Marne passe juste à côté du canal. Oui. Et à Trilbardou, qui est plus en aval qu'ici — tu vois, la Marne passe ici. Elle est à une dizaine de mètres plus basse que le canal. Donc, c'est pour ça qu'il y a besoin d'usines élévatoires pour élever l'eau. Alors, ce sont des usines historiques, avec de grandes roues. Tu as une photo ici, pour Trilbardou, avec la roue. Elle est entraînée par une petite chute d'eau sur la Marne. Donc, cette petite chute d'eau fait tourner la roue, et la roue entraîne des pompes qui remontent ensuite l'eau dix mètres plus haut pour alimenter le canal. Et puis maintenant, on a des pompes électriques en plus.

Que dire d'autre ? Maintenant, on a la partie à grand gabarit. Donc là, c'est la circonscription des canaux avant-gabarit. C'est ce territoire-là. Tout ce qu'il y a en amont, c'est l'eau touristique, qui a son siège à Meaux. Avec des préoccupations très différentes, puisque sur l'eau touristique, il y a un petit gabarit, il n'y a presque pas de navigation. Petit bateau de plaisance éventuellement, des kayaks. Mais pas de navigation commerciale, pas de fret, pas de bateau de tourisme fluvial à passagers. Contrairement à ce qu'on voit sur les grands gabarits. Par contre, il y a des digues en terre, avec des arbres. Et quand il y a du vent, il y a souvent des arbres qui tombent, qui entraînent des mouvements de terrain, qui fragilisent les digues. Et régulièrement, il y a des venues d'eau dans la butée qui retient le canal au pied de la

montagne. Donc, des préoccupations de sécurité par rapport aux digues qu'on n'a pas sur le grand gabarit. On a des ouvrages maçonnés ou en palplanches. En palplanches, tu vois, ce sont des éléments métalliques qui sont enfoncés dans le sol. Par contre, sur le grand gabarit, on a des préoccupations de navigation, de fréquentation urbaine, sur l'eau mais surtout sur les berges, qui font qu'il y a pas mal de déchets produits, et que les déchets sont visuellement plus gênants qu'à d'autres endroits où il n'y a pas beaucoup de population. Du coup, ce sont des enjeux un peu différents. On a des bateaux nettoyeurs qui passent tous les jours sur nos canaux, ce qu'il n'y a pas besoin de faire sur l'eau touristique. Et puis, des équipes d'entretien sur les berges aussi, pour nettoyer, enlever les déchets. On a des éclusiers pour la navigation.

Je vais passer sur la partie du grand gabarit, le rectangle rouge. Sur le canal de l'Ourcq, on n'a plus d'écluses sur la partie grand gabarit ; les écluses sont en amont. Les écluses sont activées localement par les plaisanciers, contrairement au grand gabarit où elles sont télécommandées par des éclusiers. Donc, il n'y a pas d'éclusier sur la partie amont. Si on veut prendre un bateau, il faut chercher une clé au poste de la première écluse, à Saint-Denis, et cette clé permet d'activer les écluses, comme ça se fait sur beaucoup d'écluses de VNF. C'est une commande locale. Alors que nous, on a de gros bateaux de fret sur le canal Saint-Denis, et puis des bateaux de tourisme fluvial, surtout sur le canal Saint-Martin. Les écluses sont télécommandées depuis le poste de commande de Flandre. C'est la première écluse du canal Saint-Denis, pour toutes les écluses du canal Saint-Denis, et ce poste peut aussi reprendre la commande des écluses du canal Saint-Martin, notamment du fait que les horaires ne sont pas les mêmes pour la navigation sur le canal Saint-Denis et le canal Saint-Martin.

Le canal Saint-Denis a une vocation plutôt industrielle, puisque déjà, le gabarit est plus grand que celui du canal Saint-Martin. Là, tu as des écluses de 62 mètres de long. Le canal Saint-Martin, c'est 38 mètres. Le canal Saint-Martin, c'est le gabarit Freycinet, qui est assez connu. C'est un gabarit qui a été décidé pour unifier un peu le réseau fluvial français. Le gabarit Freycinet, pour qu'on construise des écluses adaptées aux bateaux, et réciproquement. Le gabarit sur la Seine, c'est le gabarit Campinois, qui est plus long : 62 mètres au lieu de 38. Des bateaux plus larges, 8 mètres de large, alors que le gabarit Freycinet, c'est 5 mètres. Le gabarit Freycinet, c'est 5 mètres de large, mais nos écluses sur le canal Saint-Martin sont quand même à 8 mètres. Enfin, elles sont à 7,80 mètres. Donc c'est un gabarit un petit peu intermédiaire, mais en termes de bateaux, ça ne permet pas de passer des bateaux plus gros que le Freycinet. Et puis en profondeur aussi, le gabarit Freycinet, c'est 1,90 mètre de profondeur d'enfoncement. Alors que le Campinois, tu peux aller jusqu'à 3 mètres, 2,83 mètres.

(11:41 - 11:49)

Jeanne : Et ça a été fait exprès, parce qu'on savait qu'il y aurait plus de fret qui passerait sur celui-ci ?

(11:51 - 11:55)

M. Rauch : Non, je pense que ça a été fait en plusieurs périodes. Les écluses ont été rallongées sur la Seine.

(11:56 - 11:58)

Jeanne : Donc c'est au fur et à mesure.

(11:58 - 12:16)

M. Rauch : Oui, ça a été fait au fur et à mesure. De même que le canal de l'Ourcq a été agrandi : la partie à grand gabarit ne date pas de l'origine. À l'origine, je pense qu'on arrivait au gabarit de la partie touristique jusqu'au bassin de l'Émiette. Et c'est ensuite que ça s'est agrandi jusqu'au pavillon Sous-Bois.

(12:16 - 12:41)

Jeanne : Et malgré le fait que c'était fait pour accueillir des bateaux — comme vous m'avez dit qu'il y avait le choix entre aqueduc et canal, et qu'ils ont fait un canal pour accueillir… — et du coup, maintenant, il n'y a quand même plus du tout de bateau sur l'Ourcq ?

(12:41 - 12:47)

M. Rauch : Il peut y en avoir très occasionnellement, mais il n'y a plus de besoin pour le transport de marchandises.

(12:47 - 12:54)

Jeanne : C'est-à-dire qu'à un moment, il y a eu un besoin, et puis plus après ?

(12:54 - 14:24)

M. Rauch : Oui, c'est ça. Voilà, donc, à la circonscription, on gère les écluses via du personnel éclusier. On a 47 éclusiers qui sont en 3x8 pour les postes… Ils sont sur deux postes de commande principalement. Pour la partie télécommande, il y a le poste de la première écluse du canal Saint-Denis, avec du monde en 3x8. La nuit, il n'y a pas de navigation, mais il faut réguler les plans d'eau. Comme l'eau arrive en permanence du canal de l'Ourcq, il faut qu'on ne laisse pas déborder un bief. Un bief, c'est la partie du canal entre deux écluses. Donc, le canal de l'Ourcq est en très légère pente depuis l'écluse de Sevran, qui est la dernière du petit gabarit, jusqu'au bassin de la Villette. Ensuite, il y a des biefs qui sont en moyenne de 3 mètres de dénivelé entre l'amont et l'aval de l'écluse.

Sur le canal Saint-Denis, il y a des écluses avec un grand sas au gabarit Campinois et un petit sas au gabarit Freycinet, pour pouvoir économiser l'eau. Si tu as un petit bateau à passer, on passe plutôt par le petit sas. Parce qu'en fait, si tu utilises le grand sas, tu vides toujours le sas pour faire monter ou descendre un bateau. Il faut toujours que tu fasses un mouvement d'eau vers le bas ou vers le haut, que tu le fasses descendre ou remonter après. Donc, voilà pourquoi il y a les deux sas qui sont en parallèle. Et sur le canal Saint-Martin, tu as certainement vu : les écluses sont doubles, mais en série, l'une derrière l'autre.

(14:24 - 14:26)

Jeanne : L'une après l'autre, oui.

(14:26 - 15:51)

M. Rauch : Le fonctionnement est un peu différent. Tu as une porte amont, une porte intermédiaire et une porte aval, et deux sas : le sas amont et le sas aval. En journée, le canal Saint-Martin, les écluses et les deux ponts mobiles — le pont Hélène-Duc, anciennement Grand-Joubert, et le pont Bernadette-Lafont, anciennement pont Dieu — sont télécommandés depuis le poste de l'écluse du Temple, la 7-8. Donc, c'est un poste avec des éclusiers en 2x8, donc une équipe le matin et une équipe l'après-midi. Et sur le Saint-Denis, en plus de ces deux équipes, il y a une équipe de nuit. D'où le 3x8 pour le canal Saint-Denis.

J'ai parlé des éclusiers. Après, on a les équipes d'entretien qui sont basées au 205, rue de Lourmel, et qui nettoient les plans d'eau avec des bateaux nettoyeurs et nettoient les berges. Donc, on fait une tournée sur le canal Saint-Denis, sur le canal de l'Ourcq. Ce n'est pas à Paris, puisque à Paris, c'est la propreté : les équipes de la propreté de Paris qui font le nettoyement des berges.

(15:51 - 15:56)

Jeanne : OK, d'accord.

(15:56 - 19:15)

M. Rauch : Voilà. En termes de propreté, les éclusiers assurent la propreté, le ramassage des déchets dans les emprises d'écluses, que ce soit sur le canal Saint-Denis ou le canal Saint-Martin. C'est la partie propreté qu'on assure sur le canal Saint-Martin. Et puis, tu as du personnel qui est basé à l'atelier de Pantin. C'est l'atelier de maintenance de nos équipements techniques : les écluses, les ponts-tournants, les bateaux, les engins horticoles aussi. Et puis, on a l'atelier et un magasin avec toutes les pièces détachées nécessaires pour faire cet entretien. Et une station d'avitaillement des bateaux et des matériels

horticoles. Donc, une station à essence réservée aux bateaux et aux matériels horticoles. Tout ça, c'est pour la partie exploitation, maintenance, entretien.

Et puis, tu as la subdivision de Créteil qui gère les liens. Déjà, on a une cellule travaux au sein de cette subdivision pour faire les travaux réalisés par des entreprises avec des marchés à bon de commande. Donc, pour les bâtiments, pour le génie civil, et puis pour les espaces verts. Plus un certain nombre de petits marchés, des marchés, par exemple, de bathymétrie pour mesurer la profondeur d'eau. Ce qui nous permet de déduire la hauteur de vase. Puisque, selon les gabarits, on doit assurer une profondeur d'eau pour que les bateaux puissent passer. Donc, si tu as trop de vase, tu n'as plus assez de hauteur d'eau. On fait régulièrement des campagnes de bathymétrie. C'est une cartographie des niveaux d'envasement dans nos canaux qui nous permet de détecter les zones où il n'y a plus assez de profondeur d'eau, et il faut qu'on prévoie des dragages.

Et puis, il y a aussi la partie relations avec les partenaires extérieurs, qui interviennent chez nous. Typiquement, on a pas mal d'ouvrages de franchissement des canaux : des ponts, des passerelles. Ces ouvrages-là doivent être vérifiés régulièrement. Tous les six ans, on doit faire des vérifications approfondies des ouvrages. C'est visuel et ça se fait avec des nacelles, par exemple. C'est une nacelle élévatrice qui permet à la personne de se positionner sous le pont pour visualiser. La nacelle se positionne sur le chemin de halage. Il faut qu'on assure déjà qu'on autorise cette intervention et qu'on l'organise du point de vue de la sécurité. On fait des plans de prévention. Par rapport au public qui passe sur le chemin de halage, qu'on assure un balisage. Il faut inspecter la partie de l'ouvrage qui est au-dessus du canal, sous le pont. Il n'y a pas de risque de choc avec un bateau. Il faut organiser la coactivité. Tout ça, c'est la partie études que fait aussi la subdivision. Voilà, en gros, l'activité.

(19:15 - 19:54)

Jeanne : C'est très bien, merci. J'ai tout le détail que je n'avais pas forcément, c'est bien ! Est-ce qu'en lien justement avec la Seine, vous avez un lien, vu qu'il y a des connexions ? Est-ce que vous travaillez en complément ? Et si oui, sur quoi exactement ?

(19:54 - 19:56)

M. Rauch : Non, on n'a pas vraiment d'échanges.

(19:56 - 21:37)

M. Rauch : Non, on a deux domaines. La dernière écluse, qui est gérée par le port de l'Arsenal, est gérée par une délégation de service public. C'est-à-dire qu'on ne gère pas en direct le port, mais on a passé une convention de délégation de service public pour faire gérer le port par une entreprise spécialisée dans la gestion des ports de plaisance, qui gère à la fois le port de l'Arsenal et la haute-notoriété de la Villette, qui est à côté. Cette délégation arrive à échéance en fin d'année, et on est en train de la renouveler. Mais comme le nouveau maire de Paris souhaite créer une baignade dans le bassin de la Villette, dans le bassin de l'Arsenal, ça remet en cause le programme des travaux qu'on avait prévu. Il faut qu'on revoie notre copie avant de le diffuser.

Mais en tout cas, c'est pour dire que la dernière écluse du canal Saint-Martin est gérée par la capitainerie du port de l'Arsenal, vu que l'essentiel des bateaux qui passent, ce sont des bateaux qui rentrent ou qui sortent du port. Ils peuvent remonter après, c'est nous qui les gérons, mais tu as près de 200 anneaux — c'est 170 anneaux dans le port de l'Arsenal — et donc l'essentiel des mouvements se font entre la Seine et le port de l'Arsenal. C'est pour ça que ce n'est pas nous qui la gérons, mais plutôt le port, puisque quand il y a un bateau qui rentre, il faut l'amarrer sur un emplacement. Ça fait partie de la gestion du port.

(21:37 - 21:49)

Jeanne : J'avais une question par rapport à ça. Vous avez abordé les questions de politique publique, notamment avec les élections qu'il y avait cette année, et la gestion. Est-ce que ça a posé beaucoup de problèmes ? Parce que je pense à ça, j'en avais parlé aussi avec Hocine. Mais sur le reste du canal aussi,

est-ce que je sais qu'il y avait des projets de certains politiques qui prendraient place sur les quais, comme celui de M. Emmanuel Grégoire ? Est-ce que ça aurait eu un impact sur les canaux ?

(21:49 - 22:32)

M. Rauch : Pas forcément, je ne pense pas. Tu penses à quel projet en particulier… Les baignades, oui, ça a été une création de la dernière mandature. Dans le bassin de la Villette, ça fait un certain temps déjà : il y a la nouvelle baignade depuis quelques années dans le canal Saint-Martin, qui va perdurer, et puis une nouvelle baignade dans le port de l'Arsenal. Et éventuellement, on a nos partenaires des autres communes qui souhaiteraient en faire, à Pantin, à Saint-Denis aussi. Donc ce sont des projets à l'étude qui peuvent nous impacter.

(22:49 - 23:18)

Jeanne : Est-ce que je parlais de ça justement au niveau de la Seine, qui gérait à la fois le côté baignades et ouvertures au public, mais aussi la logistique fluviale qui essaie de se développer ? Et que corrélier les deux, c'était un peu complexe, parce que les deux pouvaient être mis en avant de leur manière. Est-ce qu'il y a ce genre de soucis sur le canal, ou est-ce que c'est le moindre impact ?

(23:18 - 26:37)

M. Rauch : Selon les sites, on peut ou non maintenir la navigation. Le bassin de la Villette, c'est possible, vu que le bassin est large. On peut isoler une zone de baignade sécurisée et laisser un chenal pour faire passer certains bateaux. Les bateaux, en fait, ce sont ceux qui passent le plus, ce sont les bateaux de tourisme fluvial. Surtout l'été, c'est eux qui circulent le plus. On a assez peu de fret qui passe par le canal Saint-Martin et qui traverse le bassin de la Villette. Le fret, c'est plutôt le canal Saint-Denis et le canal de l'Ourcq, pour alimenter les centrales à béton ou autres.

Sur le canal Saint-Martin, on a, depuis peu, au niveau du bassin Louis-Blanc, une emprise dédiée aux matériaux de voirie, qui est utilisée par nos collègues du CMA, le Centre de Maintenance et d'Approvisionnement. C'est un service de la DVD, la Direction de la Voirie et des Déplacements, qui fait du fret fluvial et qui remonte avec des bateaux aux gabarits Freycinet, forcément, sur le canal Saint-Martin. Ils passent par la Seine pour aller sur d'autres sites qu'ils ont hors de Paris. Donc, ces bateaux de fret ne sont pas gênés par la fermeture du bassin de la Villette aux bateaux de fret. Les bateaux de plaisance ou de tourisme fluvial peuvent continuer à passer.

Ce qui est le plus impactant, c'est la baignade qui est dans le canal Saint-Martin, dans le bassin des Récollets, puisque là, il n'y a pas d'autre choix que de fermer le bief dans lequel se fait la baignade. Donc, les bateaux ne peuvent pas passer pendant quatre heures de suite. C'est la durée d'ouverture de la baignade. Donc, on a le canal qui est en cul-de-sac des deux côtés. Mais bon, c'est le dimanche. L'an dernier, il y avait les dimanches et les mercredis. Cette année, il ne devrait plus y avoir les mercredis. Ce ne serait que les dimanches. Le dimanche, il y a assez peu d'activités commerciales, de fret ou de logistique. Ceux qui sont le plus gênés, ce sont les bateaux de Paris Canal et Canauxrama pour le tourisme fluvial. On a défini les horaires de la baignade en lien avec eux. On a essayé de voir les créneaux horaires qui les impactaient le moins.

Et puis, le bassin de l'Arsenal : ce qu'on essaie de voir là aussi, ce serait soit que les baignades aient lieu tous les jours, mais à des créneaux horaires qui feraient que les bateaux de plaisance pourraient quand même utiliser une partie du port tout le temps pour aller en Seine ou sortir. Et puis, d'autres bateaux seraient peut-être coincés si la baignade se fait à peu près au milieu. Du coup, il y aurait une gestion un peu fine des bateaux à faire. Ceux dont on sait qu'ils risquent de vouloir partir pendant les horaires de baignade, il faut peut-être, la veille, les faire permuter de place pour être à un anneau proche de l'écluse, pour qu'ils puissent passer sans être gênés par les horaires de la baignade.

(26:37 - 26:39)

Jeanne : Donc, il y a une grosse gestion de la baignade.

(26:39 - 26:44)

M. Rauch : Oui, c'est ça. Mais pour l'instant, on en est aux prémices du projet. On ne sait pas trop comment il sera.

(26:46 - 27:01)

Jeanne : Et par rapport aux bateaux qui passent ici, ça ne dérange pas les baigneurs ? Est-ce qu'il y a déjà eu des plaintes des baigneurs à cause des bateaux qui passent à côté ?

(27:02 - 27:19)

M. Rauch : Non, non, non. Actuellement, les baigneurs sont dans le bassin de baignade délimité avec des pontons. Ensuite, tu as la zone de sécurité avec les gros flotteurs jaunes qui délimitent la zone tampon. Et puis, le chenal qui est derrière. Donc, les bateaux ne passent pas juste à côté des baigneurs. Donc, il y a un bon équilibre.

(27:19 - 27:35)

Jeanne : Il y a un bon équilibre. Pour la baignade, parce qu'ici, il y a pas mal de place sur les berges, mais au niveau du canal Saint-Martin, il y a moins de place. Comment ça se passe ?

(27:36 - 28:24)

M. Rauch : Alors, c'est toute la largeur du plan d'eau, et donc, il y a un stade, un gymnase — le gymnase Jemmapes, qui sert pour… Attends, où est-il ? Là, c'est le bassin Louis-Blanc. Le bassin du Combat. Le bassin des Récollets, il est ici. Et donc, c'est à côté de l'hôtel du Nord. Tu as le… D'ailleurs, le gymnase Jemmapes, à peu près ici, qui sert pour que les gens puissent avoir des douches et des vestiaires.

(28:26 - 28:32)

Jeanne : OK. Donc, il n'y a pas de nécessité de fermer une partie de la voie pour les voitures ?

(28:32 - 28:59)

M. Rauch : Alors, ça se fait le dimanche pendant Paris Respire. Donc, la voie est fermée, sauf peut-être pour les riverains. Alors, je ne sais pas si les riverains peuvent quand même passer ou pas. Mais en tout cas, il y a très peu de circulation, et les traversées des piétons, c'est juste pour aller au gymnase, traverser la rue et se mettre sur le quai avant d'aller se baigner.

(29:00 - 29:44)

Jeanne : Je me demandais… Alors, par rapport aux différents acteurs avec qui vous devez interagir : est-ce que du coup, il y a des acteurs et des institutions avec lesquelles vous devez interagir ? Là, on l'a vu tout à l'heure. Et ça se passe… Enfin, comment se répartissent les compétences entre les différents acteurs ? Est-ce que c'est la mairie qui gère tout et qui délègue ensuite, ou est-ce qu'il y a d'autres acteurs qui ont plus de…

(29:44 - 31:38)

M. Rauch : Alors, nous, on délègue pour la gestion du port de l'Arsenal. Le reste, on reste… Pour la voie d'eau, c'est nous qui gérons complètement la voie d'eau : les écluses, les passages des bateaux, le nettoyement des plans d'eau. Sur les berges, on a un entretien qui est réparti, puisque les collectivités s'intéressent de plus en plus au canal pour créer des espaces de promenade, de loisirs pour leurs riverains. Du coup, elles cherchent à réaménager les berges dans le cadre de projets qu'elles réalisent, qu'elles financent et qu'on valide, donc, pour que ça reste compatible. Les berges appartiennent à la ville de Paris, comme le canal, sur une largeur qui peut être variable. Sur cette partie-là, on peut autoriser les collectivités à faire des aménagements, en leur demandant après de les entretenir et d'assurer la propreté, en particulier, puisque dans ce cas-là, ça dépasse le simple entretien, le ramassage de déchets qu'on peut faire sur des zones non aménagées. Dans ce cas-là, il y a des conventions de superposition de gestion qui sont passées au plan administratif pour que la ville de Paris autorise. Ça peut être Est Ensemble — ce n'est pas forcément les collectivités elles-mêmes, mais les EPT, les établissements publics

territoriaux. Est Ensemble sur le canal de l'Ourcq, qui est la pleine commune sur le canal Saint-Denis — à faire des travaux et à assurer l'entretien de ce qu'elles ont réalisé.

(31:38 - 31:52)

Jeanne : Il me semble que vous vous déplacez pour travailler sur le canal. Je me demandais où sont les endroits où il y a le plus besoin d'intervenir, et pourquoi. S'il y en a en particulier, ou s'il n'y en a peut-être pas forcément ?

(31:54 - 33:08)

M. Rauch : On fait des travaux sur l'entretien des ouvrages fluviaux, donc les murs de quai. Bonne question. Quand on a des bateaux qui viennent accoster, petit à petit, ça fragilise le mur de quai. De temps en temps, on est obligé de refaire le mur de couronnement en surface, sur lequel les bateaux viennent taper. Ça peut être n'importe où. On en fait chaque année un petit peu là où il y a besoin. Il peut arriver qu'on ait des problèmes dans les maçonneries avec des venues d'eau dans les terrains. Ça, c'est déjà arrivé. Donc, qu'on soit amené à faire des travaux d'étanchéification des murs de quai. Et puis, on a pas mal de travaux sur les écluses. Puisque là, ce sont des ouvrages mécaniques qui sont très utilisés, très sollicités. Donc, il y a des pièces d'usure qui s'usent, qu'il faut remplacer régulièrement. Donc, ça, ça ne concerne pas trop le canal de l'Ourcq, puisqu'on n'a pas d'ouvrage mobile sur le canal de l'Ourcq. C'est que sur le canal Saint-Denis et le canal Saint-Martin.

(33:08 - 33:20)

Jeanne : Justement, par rapport aux écluses, est-ce qu'il y a une prévision ou non qu'il y ait de plus en plus de logistique fluviale ?

(33:20 - 35:40)

M. Rauch : On aimerait. Alors, comme logistique, on a de moins en moins de transports de fret lourd, puisque les centrales à béton ont tendance à fermer, parce que le béton n'a plus trop la côte en ce moment. Les centrales, ça fait du bruit, ce n'est pas beau, ça peut faire un peu de poussière. Donc, quand il y a des riverains, c'est mal vu. Donc, on a des centrales qui étaient là depuis très longtemps, mais les quartiers se sont urbanisés. Et du coup, les riverains ne veulent plus de centrales. Donc, quand les échéances des conventions arrivent à terme, on ne renouvelle pas forcément les droits d'occupation des emprises fluviales pour ce type d'activité. Donc, on cherche à avoir des activités moins bruyantes ou moins génératrices de nuisances, comme de la logistique. Mais le modèle économique n'est pas forcément facile, et on a du mal quand même à avoir des entreprises qui souhaitent répondre aux appels à projets.

Par contre, on va avoir une grosse activité du SIGTOM sur le canal de l'Ourcq. Donc, le SIGTOM, c'est le syndicat de traitement des ordures ménagères. Et à Romainville, c'est ici. Donc, il y a un centre de récupération de déchets qui marche actuellement uniquement par camion, et qui va s'ouvrir au fluvial avec une évacuation par le canal de l'Ourcq et le canal Saint-Denis des déchets, une fois traités, en conteneurs. Donc, ça, ça va nous faire sans doute pas mal de trafic sur le canal Saint-Denis en particulier, qui va compenser la baisse de trafic qu'on observe depuis plusieurs années, liée à la fermeture des centrales à béton.

(35:40 - 35:55)

Jeanne : Et il y a une barge, Chronopost, il me semble. Oui, qui est dans le nord, vers Saint-Denis.

(35:55 - 36:08)

M. Rauch : Alors, c'est une barge qui fait 120 mètres de long. 120 mètres, tu vois que ça ne passe pas dans les écluses. Elle a été assemblée en deux parties. Donc, c'est une barge qui est fixe, qui ne navigue pas.

(36:08 - 36:14)

Jeanne : D'accord. Donc, elle ne fait pas du tout de trafic fluvial. OK. Parce que je me demandais pourquoi elle était là, vu qu'elle n'a pas l'air de beaucoup bouger.

(36:14 - 36:44)

M. Rauch : Non, elle ne bouge pas, elle ne peut pas bouger, parce qu'elle est trop longue pour passer une écluse. Voilà, c'était un projet qui a été accepté par Fludis, un opérateur de logistique, justement, qui amène des colis en camion le matin, et ensuite qui les dispatche dans le quartier par des triporteurs électriques, des petits véhicules électriques. Mais qui n'a pas vraiment de lien avec le canal, c'est juste une emprise flottante.

(36:44 - 37:03)

Jeanne : Justement, par rapport aux évolutions de trafic, j'avais des questions : quels sont les changements les plus marquants que vous avez remarqués dans l'usage des canaux entre vos débuts et aujourd'hui ?

(37:03 - 37:39)

M. Rauch : C'est la baisse progressive du fret, en fait. C'est surtout ça. Après, on a le développement des petits bateaux électriques sans permis, qui n'existaient pas au début. Ça, voilà. Qui marche bien en été, uniquement sur le canal de l'Ourcq, car on ne les autorise pas à passer des écluses. Sinon, il y a toujours de la plaisance, et le trafic de bateaux de tourisme, ça, ça se maintient.

(37:42 - 38:10)

Jeanne : Et pour revenir sur le fret, du coup, c'est ce que j'ai fait en regardant les bolards, les organigrammes, tout ça. Et c'est vrai qu'il y a certains endroits où ce n'est quand même pas en très bon état, justement, avec les écluses qu'il faut souvent entretenir. Est-ce que, justement, pour le développement du fret, c'est un frein, ou est-ce que ça va parce que ça tient la route ?

(38:10 - 40:08)

M. Rauch : Les écluses, c'est un vrai sujet. Normalement, il faudrait faire des chômages des écluses pour remettre à neuf les écluses, réparer toutes les pièces d'usure. Ce qu'on n'a pas fait depuis très longtemps, ça fait 30 ans qu'on ne le fait pas. Il faudrait le faire tous les… Jadis, c'était tous les 7 ou 8 ans. Donc là, on fait les travaux d'urgence quand on a des pannes, et on réfléchit maintenant à refaire, non pas un chômage de tout le canal, mais à séquencer le chômage, à faire des biefs par biefs, ou écluses par écluses, des travaux. Pour ne pas tout bloquer. C'est financièrement, surtout, que ça coûte trop cher de tout faire d'un coup, pour plusieurs raisons, notamment quand on fait le chômage, on vide le canal et on le cure. Et le coût d'évacuation des boues, parce que ce sont des boues qui sont polluées avec un peu d'hydrocarbures, un peu de métaux lourds, donc ça ne peut pas servir de boues d'épandage, comme ça peut être le cas sur le canal de l'Ourcq touristique, où il n'y a pas de navigation. Du coup, c'est une filière de retraitement, et ça coûte très cher. Donc ça, c'est une des raisons. Et puis l'autre, c'est que maintenant, quand on fait un chômage et qu'on vide le canal, il faut mettre des barrières pour protéger le public des chutes, non plus dans l'eau, mais de 3 mètres. Jadis, on faisait ça, c'était assez léger : t'avais des piquets avec des rubalises. Et puis ça suffisait. Ça suffisait, maintenant c'est hors de question. C'est vraiment des barrières en dur, splitées, fixées. Et ça, ça coûte extrêmement cher aussi, vu le linéaire sur les deux berges. Donc le prix des chômages a beaucoup augmenté, et on n'arrive plus à le financer comme jadis.

(40:08 - 40:13)

Jeanne : Mais mis à part ça, ce n'est pas un frein pour développer le fret ?

(40:13 - 40:18)

M. Roche : Non, ce n'est pas ça qui bloque, c'est la demande qui n'est pas là.

(40:20 - 40:50)

Jeanne : Je travaille aussi sur l'impact des enjeux environnementaux sur les mobilités. Et du coup, je me demandais si les défis environnementaux qu'il y a aujourd'hui permettent de développer le canal ? Est-ce que c'est ça qui a permis l'ouverture du projet des déchets ?

(40:50 - 40:54)

M. Rauch : Certainement. Je ne connais pas l'origine. Tu parles des déchets du Syctom ?

(40:55 - 40:56)

Jeanne : Oui.

(40:56 - 41:52)

M. Rauch : Certainement, oui, c'est une préoccupation environnementale. C'est aussi pratique, parce que les camions sur les routes sont soumis aux aléas de la circulation. Ça crée beaucoup de nuisances, alors que sur le canal, on peut mettre beaucoup de conteneurs sur une barge. Et comme on est loin d'être saturé par rapport au trafic fluvial qu'on a pu connaître dans les années 70 — on était à 4 millions de tonnes transportées, maintenant on est à 700 000 tonnes — ça ne bouchonne pas. Le trafic est lent parce que la vitesse des bateaux, ce n'est pas celle des camions, mais c'est fiable. On sait à peu de choses près le temps qu'on va mettre.

(41:54 - 41:57)

Jeanne : Et justement, vu qu'on met beaucoup de temps à faire — là, c'est quasiment deux heures pour descendre…

(41:57 - 41:58)

M. Rauch : Oui, lié aux éclusages, bien sûr.

(41:58 - 42:06)

Jeanne : Ça, ce n'est pas un problème aussi par rapport à la demande ? Est-ce que la demande est peut-être freinée par le temps qui est mis ?

(42:06 - 42:48)

M. Rauch : Ça dépend de ce qui est transporté. Sur le canal de l'Ourcq, il y a un projet de faire des navettes fluviales pour transporter les gens. Donc là, ça ne serait pas envisageable. Sur le canal Saint-Denis ou le canal Saint-Martin, où le temps d'éclusage est beaucoup trop long. Pour du tourisme, ça va, ça fait partie du tourisme de voir le passage des écluses. Mais pas pour une navette qui est censée être un transport en commun. Donc, le projet existe sur le canal de l'Ourcq, mais ce n'est pas possible, par exemple, sur le canal Saint-Denis ou le canal Saint-Martin.

Maintenant, quand c'est pour transporter des marchandises qui ne sont pas périssables, le temps, ce n'est pas important.

(42:49 - 42:54)

Jeanne : Parce que du coup, il y a un projet de navettes fluviales ?

(42:55 - 44:57)

M. Rauch : C'est Île-de-France Mobilités qui a ce projet-là, dans un des lots d'attribution des créneaux de transport en commun avec les bus. Alors, il y a des études faites pour voir si on pourrait augmenter la vitesse de 6 km/heure sur les canaux. Elle est réglementée à 6 km/heure. Ce n'est pas rapide. Et il faudrait pouvoir atteindre 10 km/heure pour qu'Île-de-France Mobilités trouve son compte à mettre des navettes. Parce que par rapport au temps de trajet qui est handicapant, si c'est trop lent, les gens ne sont pas intéressés. Et puis, tu as le nombre de bateaux à mettre en service. Si c'est plus lent, les bateaux mettent plus de temps, donc plus de temps à revenir. Et pour qu'il n'y ait pas trop d'attente entre deux

bateaux, tu es obligé d'avoir plus de bateaux. Ce n'est pas intéressant. Il faut trouver de la place sur les canaux pour faire une base de remisage le soir et de maintenance.

Il y a des études faites pour voir si on pourrait autoriser ces bateaux-là, et pas tous, à avoir une dérogation. Il y en a une pour les navettes ICAD sur le tunnel Saint-Denis. Et celles-ci vont plutôt vite : elles vont à 12 km/heure. Et la dérogation pour 12, les bateaux d'Île-de-France Mobilités, ce serait 10. C'est leur demande. Et ils sont en train de voir ça, de voir les effets, avec la DRIEA. Ils ont demandé d'avoir des éléments d'analyse en termes de sécurité, en termes de vagues, d'étrave, pour que ça ne perturbe pas les autres bateaux, que ça n'abîme pas les berges aussi, et que ça ne déborde pas, effectivement.

(44:57 - 45:36)

Jeanne : Enfin, du coup, il y a différents endroits sur le canal où ils ont remis des zones avec de la végétation, etc. Où ils ont mis des radeaux végétalisés sur le canal Saint-Martin. Est-ce que ça pose problème par rapport aux bateaux qui passent ?

(45:36 - 45:39)

M. Rauch : Non, parce qu'on a choisi les sites, justement, pour que ça ne pose pas de problème.

(45:43 - 45:51)

Jeanne : Donc, la question de revégétaliser, elle se corrèle bien avec le passage des bateaux.

(45:52 - 46:35)

M. Rauch : Alors ça, ces projets-là sont issus du budget participatif parisien. Et il y avait eu des projets qui nous auraient posé problème, comme faire tout le long de la berge une bande continue de radeaux. Mais du coup, les bateaux n'auraient pas pu s'amarrer. Donc, ce n'était pas possible. Alors, on a choisi des endroits où on est en sortie d'un rétrécissement, par exemple. De telle sorte que ça ne gêne pas l'amarrage des bateaux. Parce qu'un bateau, si jamais il y a le feu à bord, il faut qu'il puisse très vite se mettre sur une berge et évacuer le bateau. Donc, il ne faut pas qu'on ait des centaines de mètres non accessibles.

(46:35 - 46:47)

Jeanne : Donc, c'est obligé d'être des petites zones.

(46:47 - 46:49)

M. Rauch : Oui, oui.

(46:51 - 47:11)

Jeanne : OK, d'accord. Est-ce qu'il y a d'autres projets qui s'organisent aujourd'hui sur les canaux ? On a vu tout ce qui allait se développer : donc, il y avait les bus, les déchets, les navettes… Enfin, les navettes. Il n'y a pas d'autres projets en plus aujourd'hui ?

(47:11 - 47:13)

M. Rauch : Je ne vois pas.

(47:13 - 47:15)

Jeanne : Oh, c'est déjà pas mal.

(47:15 - 47:17)

M. Rauch : Oui, c'est déjà pas mal, oui.

(47:17 - 47:31)

Jeanne : Et puis, à part ça… Ah oui, il y avait, on a parlé de VNF tout à l'heure. Ils prennent des décisions, du coup, à l'échelle nationale. Est-ce que ça a un impact sur les canaux, comme les politiques un peu… Est-ce que ça a un impact sur les canaux ? Ou pas spécialement ?

(47:31 - 48:11)

M. Rauch : Non, tu as la réglementation nationale. C'est le RGP, le Règlement Général de Police, pour la navigation, j'entends. Donc, c'est comme le code de la route, ça s'applique à tout le monde. Et après, tu as chaque gestionnaire qui gère son réseau. Donc, si VNF fait des modifications sur son réseau à lui, nous, on n'est pas obligés de suivre. Tu vois, on a notre règlement particulier de police. Donc, comme chaque gestionnaire de voie d'eau doit rédiger des règlements particuliers qui disent que la vitesse est limitée à telle valeur, que les bateaux peuvent circuler sur tel créneau horaire, selon telle modalité.

(48:13 - 48:37)

Jeanne : Et je viens de penser aussi aux berges. Parce qu'il y avait la question de la sécurité, parce que là, c'est vrai qu'il n'y a pas de barrière. Et est-ce que c'est pas trop compliqué de pouvoir développer à la fois les mobilités et la gestion de la sécurité avec les usagers ?

(48:39 - 48:42)

M. Rauch : Non, enfin, les garde-corps, ça empêche les gens d'un bateau de sortir sur la berge.

(48:42 - 48:48)

Jeanne : OK, mais il n'y en a pas, du coup.

(48:48 - 49:20)

M. Rauch : Alors, il y en a sur les endroits dangereux, en particulier quand le chemin de halage… Enfin, la berge se rétrécit quand tu as un pont. Quand tu as un pont, souvent, pour limiter l'ouverture du pont — parce que ça fait un ouvrage plus compliqué si tu as une grosse ouverture — on réduit au maximum l'espace entre les piles, et du coup, ça contraint le cheminement des piétons sur la berge. Donc là, tu as un endroit qui est potentiellement dangereux parce qu'il y a peu d'espace. Donc, s'il y a une bousculade, les gens risquent de tomber à l'eau. Donc là, on met des garde-corps.

(49:20 - 49:38)

Jeanne : Oui, mais quand l'espace est large… Oui, on n'en met pas. OK, d'accord. Et les arrivées de… Enfin, dès qu'il y a des bateaux qui s'installent, ça ne limite pas le passage des piétons ? Parce qu'il y avait les bornes péniches, elles ne prennent pas de…

(49:40 - 49:42)

M. Rauch : Non. Enfin, les bornes, elles sont vraiment tout contre le bord à terre. Donc il y a un bon compromis entre chacun.

(49:42 - 49:54)

Jeanne : OK. Bon, c'est marrant parce que sur la Seine, c'est vrai qu'il y a beaucoup plus de… Ça a l'air beaucoup plus compliqué de corréler les deux, alors qu'ici, j'ai l'impression que ça marche quand même vachement mieux.

(49:54 - 49:55)

M. Rauch : Oui, oui.

(49:55 - 50:03)

Jeanne : Donc voilà, c'est pour ça que je posais la question. OK. Ben… À part ça, je crois que je n'avais pas d'autres questions.

(50:03 - 50:52)

[…] *J'avais fini l'entretien, mais on est revenus sur le sujet de l'électrification des bateaux.*

(50:52 - 51:20)

M. Rauch : Après, on a un enjeu à plus long terme : l'électrification des motorisations. Alors, c'est… Il n'y a pour l'instant pas encore de normalisation, donc c'est un peu ça qui freine, comme pour les voitures à l'époque. Donc, sur VNF, on installe des bornes, nous, on a cherché à en installer aussi, mais pour l'instant, on n'a pas encore franchi le pas.

(51:20 - 51:29)

Jeanne : Et ce n'est pas obligatoire pour les bateaux qui viennent faire du fret d'être électriques ?

(51:29 - 51:31)

M. Rauch : Pour l'instant, non.

(51:31 - 51:33)

Jeanne : Non. OK. Pour l'instant, ça veut dire que ce sera en projet ou…

(51:33 - 51:58)

M. Rauch : Il faut que… Alors, par exemple, les navettes dont on parle pour l'été sur le canal seront électriques. Et je ne sais pas si le secteur… Je crois que le secteur envisage aussi que ces barges soient poussées par des pousseurs électriques. Donc là, ça sera des flocs captifs. Ça veut dire que chaque opérateur aura ses propres bornes dédiées. C'est lui qui les installera.

(51:58 - 52:00)

Jeanne : Donc c'est eux qui gèrent ça.

(52:00 - 52:46)

M. Rauch : C'est eux qui géreront les bornes adaptées aux bateaux dont ils ont besoin. Alors que sinon, il faudrait des bornes qui soient adaptées à la majorité des bateaux électriques, et il y en a très peu pour l'instant. Et puis, il y a la question du coût. Tu vois, il faut qu'on facture la distribution de l'électricité. Donc, si il faut… Ça, je ne pense pas qu'on le gérera en direct. On le fera gérer comme pour les bornes de recharge des voitures, par un opérateur comme Bélib' pour les bornes. On sait que ça viendra un jour, mais pour l'instant, ce n'est pas encore mûr.

(52:46 - 52:50)

Jeanne : Et les plaisanciers qui viennent, il y a de la demande ?

(52:50 - 53:11)

M. Rauch : Pas trop, mais on parlait tout à l'heure du renouvellement de la délégation de service public pour le port de l'Arsenal. Et dans la future délégation, on demande s'il y a des bornes de recharge, justement. Parce que l'opérateur du port gère, de mémoire, deux bornes au minimum au port de l'Arsenal et une, je crois, au bassin de la Villette.

(53:11 - 53:15)

Jeanne : Donc tout ça, c'est un projet… OK. Très bien. Merci beaucoup.

(53:15 - 53:18)

M. Rauch : De rien. Au plaisir.

Table des matières :

Résumé / Abstract ……...p.3

Glossaire / Glossary…….……p.5

Remerciements...……..…p.7

Sommaire ……...……..p.8

Introduction……p.10

1. **Paris et la Seine : comprendre les liens qui unissent la Ville à son fleuve**…….....….p.31

A. Quelles sont les pratiques et mobilités contemporaines sur les voies d'eaux et sur les berges parisiennes ?.....p.31

a) Comment se caractérisent les usages des voies d'eaux au sein d'une capitale touristique en pleine mutation logistique ? ……..…...p.31

i) **Aménagement et logique des pratiques** ……..p.31
ii) **Des pratiques différentes mais qui doivent cohabiter : logistique et tourisme** ……p.33
iii) **Disparité entre la Seine et les canaux : une fréquentation à deux vitesses** ……..…..p.36

b) Quelles mutations se jouent sur les berges ? Ces espaces aux formes et pratiques différenciées ……...……p.41

i) **Des usages et pratiques qui varient selon l'heure et le lieu** ……..……p.41
ii) **Des typologies de quais complexes aux enjeux variés** ……..……..…..p.47
iii) **Un espace vivant et vécu : La parole des usagers** ……..……p.51

c) Vers de nouvelles pratiques : la reconquête des berges .……p.52

i) **Piétonisation nouvelle et réaménagement des berges** ……..……...…..p.52
ii) **La baignade, une nouvelle pratique urbaine** ……..……..….p.54

B. Un territoire façonné par la politique, les pratiques sociales et l'histoire……..…..p.56

a) Une forme héritée des stratégies politique : les élections municipales aux cœurs des aménagement…….……..……..…...p.56

i) **Quelles places pour la voiture en villes ?** ……...……p.56
ii) **La gauche et la droite autour des berges : des arguments différenciés**……...……p.57
iii) **La piétonisation, quelles contraintes ?** ……..……...….p.57
iv) **Quels projets pour la suite ?**.....p.58
v) **La baignade comme un nouveau levier politique**…….……p. 59

b) Le facteur social, qui pratique les berges et pourquoi ?.....p.60

i) **Habitants ou non-habitant : les usages sont-ils différenciés selon les profils et les zones ?** ……p.60
ii) **Le tourisme : un usage dominant sur la Seine et marginal sur les canaux**……...……..…..p.60
iii) **La saisonnalité comme structurante : l'été comme moment de bascule des pratiques** ……...p.61

iv) **Quelle place pour la demande sociale croissante d'espaces gratuits, naturels et accessibles ?** ……..……p.62

c) Histoire de la Seine à nos jours, la situation actuelle comme retour à une norme anciennement pérenne ……..……...p.63

i) **Antiquité au XVIIe : le fleuve comme fondement de la ville**……..……p.64
ii) **XVIIIe : le foisonnement des usages et premières régulations**……..……p.66
iii) **XIXe : industrialisations, création des canaux, début de la répression des usages populaires**……..p.69
iv) **XXe siècle : la parenthèse automobile, effacement du fleuve, fin de la baignade**……...……p.74
v) **Depuis les années 80 : retour progressif qui s'inscrit dans un mouvement européen plus large**……..p.77

C. Paris, une ville en miroir des grandes métropoles fluviales ……..……p.79

a) Le fleuve et la ville, des espaces différenciés et pourtant interdépendant : New York...p.79
b) La réappropriation citoyenne des voies d'eau et des berges au cœurs des aménagements : Copenhague……..p.85
c) Les aménagements de baignades désirés par les habitants qui contournent les conflits d'usages : Berlin……...……p.88
d) Un retour au fleuve nécessaire mais complexifié par son héritage : Rome……..……...p.91
e) Une logistique fluviale ancrée à l'échelle du pays qui cherche à se faire une place à plus grande échelle au cœur de l'urbain : Strasbourg……..…..…p.92

Conclusion partie 1 ……..……..……p.97

2. « A qui profite la Seine ? » : gestion et usages du fleuve……..……..……p.99

A. Une gouvernance qui s'organise à différentes échelles……..……p.99

a) Une gouvernance complexe et morcelée…..……..……...…p.99

i) **Des compétences réparties à différentes échelles sur le fleuve : Voies Navigables de France, Haropa et Ville de Paris**……...……..p.99
ii) **Une gestion différente sur les canaux, la Mairie et son rôle central**……..…p. 104
iii) **Eau de Paris, un acteur transversal**……..……p.106
iv) **La patrimonialisation, des règles qui dépassent toutes celles qui s'imposent**……...……p.108

b) Des acteurs aux rôles et projets distincts mais interdépendants……....p.110

i) **Haropa : entre logistique portuaire, loisirs et transition écologique**……p.110
ii) **L'APUR : de l'étude à la maîtrise d'œuvre intellectuelle, un acteur politique autant que technique**……..……p.114
iii) **La mairie de Paris : pilote politique des grands projets de réaménagement**..p.116
iv) **Les acteurs techniques en appui : CEREMA, DRIAT, Institut Paris Région, des visions à long terme**……...……..p.117

c) Des projets jamais neutres entre choix politiques et projections territoriales……..……...……..p.118

i) **L'aménagement n'est jamais neutre : « l'intentionnalité paysagère »**……...……..……..p.118

ii) **Des projections qui dépassent Paris : le long des méandres de la Seine pour servir l'Europe**……..……..……p. 119

B. Des conflits d'usages à différents niveaux, entre habitants et autorités organisatrices du territoire…….……..p.121

a) Les conflits d'usage : quand l'espace de suffit plus…….……...p.121

i) **Sur l'eau, quelle place pour la baignade entre bateaux de tourisme et développement logistique**……...……p.121
ii) **Sur berge, quelle place pour la logistique et conflits d'usages entre personnes de passages et résidents**……..……p.122
iii) **Les usagers et leurs pratiques au centre des décisions**…….……p. 123
iv) **Une histoire longue qui se renouvelle sous de nouvelles formes**……p.127

b) Les conflits d'acteurs : des intérêts institutionnels différents…….....p.128

i) **Entre économie et loisirs : Haropa et la Ville de Paris**……..……p. 129
ii) **La baignade au cœur de tous les enjeux**……..……p. 132
iii) **Patrimonialisation comme source de tensions supplémentaires**……..….p. 134
iv) **Quelles sont les pistes pour un compromis ?**.....p.135

c) Vers la régulation des temps d'usages…….…….……...p.136

i) **Le bassin de la Villette comme cas exemplaire de cohabitation**……p.136
ii) **Partager le temps plutôt que l'espace : le « chronotope »…**……...….p.140
iii) **Des espaces mieux délimités pour une meilleure compréhension des usages.**p.141
iv) **Le modèle des « soft port areas »**…….……..p.141
v) **L'effet Jeux Olympiques 2024**……...p.142

C. De la représentation à la réappropriation des espaces ……..p.143

a) La bascule générale des représentations…….……...p.143

i) **Une bascule commune aux fleuves urbains** ……... p. 143

b) Paris, une ville indissociable de son fleuve…….……...p.148

i) **L'investissement des berges de Henry IV à nos jours, enjeux de représentation du pouvoir**……...….p.148
ii) **Se baigner dans la Seine, un lent retour aux représentations d'origine**…..p. 149
iii) **Des usagers en attentes d'aménagements**……p.153
iv) **Les ponts : points névralgiques des mobilités**……p. 154

c) Les canaux parisiens, une trajectoire parallèle…….……..p.156

i) **De l'usage utilitaire à un lieu de nouvelles sociabilités**……p. 156
ii) **Recouvrement du canal, sans remise en question de ses usages : une mutation à part**……..p.157
iii) **Le canal menacé de disparition : un lieu de convoitise pour les promoteurs dans les années 1960-70**……...….p.158
iv) **Un lieu attractif au cœur de représentations culturelles multiples**……p.161

Conclusion partie 2 ……..….p.163

3. **La Seine au cœur des enjeux écologiques : repenser le fleuve et ses usages dans le contexte de la crise climatique** ……p.165

A. Une réappropriation des berges en adéquation avec des pratiques écoresponsables……...p.165

a) La dépollution des eaux au service de la baignade ……p.166

i) Le processus de « publicisation »……..p.166
ii) Berlin - Flussbad : étude de cas……p.169
iii) Historique politique de la promesse de baignade à Paris……p.173
iv) Berlin / Paris, entre confiance et défiance……p. 175
v) Se baignait-on à Paris avant les aménagements ?.....p. 176

b) Mise en perspective internationale : Rome, une ville qui n'arrive pas encore à retourner au fleuve, malgré un souhait de lutter contre les pollutions et la chaleur……p.177
i) Rome, un contre-exemple de mise à distance…….……p. 177

c) Vers la renaturalisation des berges ?.....p.179
i) Retirer le bitume pour favoriser perméabilité et fraîcheur……p. 179
ii) Des aménagements écologiques qui dépassent l'échelle de la ville……p.179

B. La logistique urbaine fluviale, une nouvelle solution écologique à la demande actuelle ?.....p.183

a) Renouer avec les pratiques d'origines ……..……p.185

i) Un secteur historiquement en replis……p.185
ii) Un regain d'intérêt porté à la transition écologique ……..p.187

b) Trois capitales, trois modes d'exploitations…….……..p.190

i) Paris : une logistique fluviale qui s'intègre à la ville……p.190
ii) New York : un fret qui traverse la ville sans s'y ancrer……..p.192
iii) Strasbourg : un modèle de navette fluviale articulé à de la cyclo logistique..p.194

c) Structuration du modèle parisien……..……..p.196

i) Présentation des acteurs qui orchestrent ces transitions……p.196
ii) Une transition fragile et complexe……p.197

d) Quels enjeux pour la transition technique et énergétique de la flotte ?.....p.198

e) Cohabitation des usages sur les berges : un enjeu spatial et social……..p.201

i) La place donnée aux loisirs et à la nature……p. 201
ii) Comment concilier trafic lourd et usages récréatifs ? ……p.202

f) Un bilan encore mitigé ?.....p.203

i) Quels sont les freins à la transitions écologique sur les berges ?.....p. 203

C. Pourquoi le fleuve est-il envisagé comme une solution potentielle pour lutter contre le réchauffement climatique……...……...……..p.204

a) Face au réchauffement climatique, la nécessité de se tourner vers le fleuve……..……...…….p.204

i) L'eau, élément essentiel à l'installation humaine……p.204

ii) La voie d'eau comme support de mobilité……p.204
iii) Aujourd'hui, les voies d'eau comme moteur de réaménagement urbain….p. 205

b) Le risque du green washing……..……..p.205

i) L'intérêt renouvelé pour des voie d'eaux à des fins électoralistes…….p. 205
ii) Une écologie policée au détriment de mesures sociales……..p. 206

c) Risques de l'eau : la menace d'une crue qui contraint les projets et leurs résultats……...……p.207

d) Etude de cas des berges parisiennes……...……p.209

i) Derrière la vitrine affichée, les réels effets des aménagements…….…….p. 210
ii) Le contrepoint de l'Institut Paris Région……..….p.212
iii) Une situation en constante amélioration…….p. 216

e) Fleuve et écologie : relation ville fleuve, est-ce que cela va ensemble ?.....p.216

Conclusion partie 3…….……p.218

Conclusion générale…….……...p.220