

# Le fleuve dans la ville

## La valorisation des berges en milieu urbain



# **Le fleuve dans la ville**

*La valorisation des berges en milieu urbain*

Note de synthèse  
réalisée par **Gabriele Lechner**

octobre 2006

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME, DE L'HABITAT ET DE LA CONSTRUCTION  
**CENTRE DE DOCUMENTATION DE L'URBANISME**  
Arche de la Défense – 92055 Paris La Défense cedex  
Tél. : +33(0)1 40 81 15 98 – Fax : +33(0)1 40 81 15 99  
[cdu.dguhc@equipement.gouv.fr](mailto:cdu.dguhc@equipement.gouv.fr) - [www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu](http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu)

<b>Sommaire</b>	2
<b>L'actualité d'un sujet</b>	4
<b>I. Le fleuve délaissé</b>	7
1. La ville déshydratée	7
2. Les friches portuaires	10
3. Les rives confisquées par la route	14
4. Des liens mouvants	16
<b>II. La vision du fleuve change</b>	22
1. La vertu de l'eau	22
2. <i>Waterfront attitude</i>	24
3. Ecrits, colloques et rencontres	27
4. Les projets se préparent	29
5. Le statut des berges	33
<b>III. Un nouveau territoire urbain</b>	36
1. Le fleuve, un élément structurant	36
2. Des acteurs nombreux	40
3. L'inscription dans un projet urbain global	43
4. Le paysage, un thème fédérateur	47
<b>IV. Réalisations et projets</b>	52
1. Lyon	
<i>L'esprit « Plan bleu »</i>	52

2. Valence, Vienne	
<i>Le poids des infrastructures routières</i>	58
3. Bordeaux	
<i>Une longue série de projets pour deux rives dissemblables</i>	62
4. Orléans	
<i>Affirmer une spécificité ligérienne</i>	69
5. Paris	
<i>Faire cohabiter des usages</i>	71
6. Rouen	
<i>Un nouveau pôle dédié aux commerces et loisirs</i>	79
<b>Conclusion</b>	83
<b>Bibliographie</b>	88

## L'actualité d'un sujet

Les voies d'eau – fleuves, rivières et canaux – ont progressivement vu décroître leur fonction traditionnelle d'acheminement des marchandises ou des hommes d'une ville à une autre, d'un pays à un autre. Suite à des bouleversements économiques ou en raison de déplacements des activités portuaires hors des villes, les installations spécifiques qu'elles avaient générées, pontons d'accostage, quais de déchargement et de stationnement, rampes d'accès, grues, hangars de stockage, voies de chemin de fer ou routes les desservant, ont cédé la place à des friches industrielles et portuaires, des routes ou des parkings, des aires de stockage de matériaux. Ces espaces délaissés et peu accessibles, généralement situés au cœur des villes, font depuis une vingtaine d'années l'objet de questionnements quant à leur reconversion, leur mise en valeur et leur dynamisation. Les villes, après avoir oublié, voire dénié leurs fleuves<sup>1</sup> et rivages, cherchent à retisser des liens, à retrouver une fonction urbaine à ces emprises longtemps marginalisées qui apparaissent aujourd'hui comme des atouts d'importance dans le redéveloppement des villes. « Rendre les berges accessibles », « les intégrer dans l'organisation urbaine », « retourner la ville vers son fleuve », « remettre le fleuve au cœur de la ville », autant de formules employées par les acteurs de la vie urbaine. Si les grandes cités fluviales mettent en place des projets ambitieux de « reconquête » de leurs bords d'eau, l'engouement pour les rivages se manifeste tout autant dans des communes plus modestes qui ont vu disparaître des activités et des pratiques liées à l'eau et qui cherchent aujourd'hui à travers l'aménagement des berges de leurs rivières ou de leurs canaux un moyen de développement local. Petits ports de plaisance ou simples haltes nautiques se multiplient dans le but de favoriser le tourisme fluvial.

Nombre de publications et de rencontres rendent compte de l'importance du phénomène et des interrogations des élus et des acteurs quant à la valorisation et l'insertion urbaine des sites en bordure de l'eau. Un vocabulaire riche en préfixes re- ou ré- (exprimant un retour en arrière, une répétition ou une nouvelle action, selon le *Larousse*) est employé pour désigner les actions en faveur d'un rattachement du

---

<sup>1</sup> Dans cette étude, la dénomination « fleuve » est employée dans une acception large de cours d'eau de relative importance, et non dans son sens strict de grande rivière qui aboutit à la mer, usage courant reconnu par la plupart des dictionnaires.

fleuve à la ville : réconcilier (la ville et le fleuve), se réapproprier ou reconquérir (les berges), renouer, rétablir, retrouver, retisser ou recoudre (les liens)... Ce vocabulaire, spécifiquement employé pour les bords d'eau, semble ainsi se distinguer de celui utilisé pour des opérations engagées en faveur d'autres emprises urbaines aujourd'hui obsolètes que sont les terrains ferroviaires, aéroportuaires, miniers, industriels, militaires, eux aussi soumis à des mutations foncières et fonctionnelles. Dans le cas des rives urbaines, il s'agirait de renouer des liens perdus, non pas avec une activité passée, mais avec un fait géographique et de rétablir une relation physique qui est, généralement, à l'origine du développement de la ville, participe de son identité et l'inscrit dans un territoire.

Espace identitaire, le fleuve constitue un élément de mémoire du lieu, un bien transmis, qu'il est question aujourd'hui à la fois de révéler, de rendre accessible et utilisable pour le plus grand nombre. Il s'agit de lui inventer un nouveau destin, de nouveaux usages, afin de le mettre en accord avec les aspirations et nécessités de l'époque. Le fleuve permet non seulement de répondre à une préoccupation croissante des citadins de voir maintenus des espaces naturels dans leur environnement proche et d'améliorer ainsi leur cadre de vie, mais aussi – et peut-être surtout – d'utiliser son fort potentiel imaginaire et identitaire pour améliorer l'image de la ville par des aménagements de qualité. Reliées en réseau, les voies d'eau permettent également de faciliter l'appréhension d'un territoire plus large, en s'imposant comme fil conducteur ou élément structurant de projets d'aménagement à une échelle plus vaste.

La prise en compte de ces nouveaux espaces urbains disponibles n'est pas un fait nouveau, ni un phénomène français. Des reconversions de vastes emprises portuaires, maritimes ou fluviales, ont été engagées dans des ports nord-américains comme Baltimore et Boston à partir dès les années 1960, suivies par des grands ports européens à partir des années 1980, d'abord britanniques (Londres, Liverpool) puis continentaux (Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Gênes, Bilbao, Barcelone). Depuis, le fait s'est tellement généralisé que pratiquement toute ville située au bord de l'eau, portuaire ou non, s'est engagée dans un processus de revitalisation et de requalification de ses berges.

En France, plusieurs villes fluviales ou fluvio-maritimes<sup>2</sup> ont entamé des réflexions sur le devenir de ces espaces délaissés et fortement dégradés dès le début des années 1980 pour constater les nombreux obstacles d'ordre juridique, financier et technique qu'implique une intervention sur ces emprises. Qui est responsable de l'aménagement de ces espaces dépendant généralement du domaine public fluvial, formant des emprises de l'Etat au sein des villes et relevant de statuts d'occupation complexes ? Les municipalités doivent-elles intervenir à grand frais sur des terrains exposés aux risques d'inondations, situés au bord d'une eau polluée, sur des espaces qui, traditionnellement, représentent des secteurs à faible attractivité ? Comment rétablir les liens, effacer la frontière entre l'eau et la ville, comment mettre en marche le processus et pour quels usages ? Autant de questions qui se posent aux élus et acteurs locaux désireux de mettre à profit les atouts de ces « couloirs naturels » qui traversent leurs villes.

La rupture des relations ville-fleuve ne s'est pas faite en un jour. Les raisons en peuvent être différentes d'une ville à une autre, même si l'on peut observer une tendance générale, un long mouvement de désunion entre ces deux univers, longtemps étroitement liés.

---

<sup>2</sup> Certaines villes-ports traitées dans le cadre de cette étude relèvent à la fois du domaine fluvial et du domaine maritime, domaines généralement délimités par un pont. C'est le cas de Rouen, Nantes et Bordeaux.

# I. Le fleuve délaissé

## 1. La ville déshydratée

Au fur et à mesure des progrès de domestication des fleuves et rivières et au nom de l'hygiène, l'élément aquatique est de plus en plus écarté de la vie quotidienne des citadins. Jusqu'au Moyen-Age, l'eau était très présente dans les villes, à l'intérieur des remparts et aux pieds de ceux-ci<sup>3</sup>. Peaussiers, tanneurs, papetiers, blanchisseurs, bouchers, teinturiers et autres artisans sont alors établis à proximité de l'eau, le bétail et les animaux de trait s'y abreuvent, les porteurs d'eau s'y ravitaillent, les moulins y puisent leur énergie. Les déchets de l'activité artisanale, les effluents urbains, notamment ceux des hôpitaux qui se fixent au bord de l'eau avant ou pendant l'âge classique, contribuent à altérer la qualité de l'eau des rivières, transformées en grands collecteurs d'eau usée et nauséabonde, ce qui fait dire à André Guillerme que « ...plus une ville est puante, plus elle est riche<sup>4</sup> ». L'esprit des lumières met fin à ces pratiques. Pour être saine, la ville doit être sèche. Désormais, « les miasmes sont pourchassés, les canaux enterrés, les rivières canalisées, les marais asséchés et la ville assainie, désodorisée et déshydratée<sup>5</sup> ». La révolution industrielle parachève la séparation du fleuve et de la ville. Le fleuve disparaît derrière les installations portuaires qui créent un écran entre les deux univers, les usines s'emparent des rives, autant pour les besoins de la navigation que pour alimenter leurs chaudières et rejeter leurs déchets.

A partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, la plupart des villes fluviales commencent à se doter de quais qui remplacent les grèves ou inclinaisons naturelles des berges. Les quais permettent une meilleure protection contre les crues, tout en favorisant le commerce<sup>6</sup>. Le fleuve, jusque-là élément naturel dans la traversée des villes, est resserré dans un étai, retenu dans des limites rigides. « Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle,

---

<sup>3</sup> Les ports étaient tantôt abrités à l'intérieur des remparts, comme à Bordeaux, tantôt situés à l'extérieur, comme à Rouen.

<sup>4</sup> Guillerme, André, « L'eau et ses vapeurs », *Urbanisme*, n° 201, avril-mai 1984, p. 54-55.(CDU)

<sup>5</sup> *Ibid.* Voir aussi : Guillerme, André, « De l'humide au sec vers la fin des saisons ; la disparition des milieux naturels urbains, aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 53, décembre 1991, pp. 41-45 (CDU); Cantal-Dupart, Michel, « Ville à sec », *Urbanisme*, n° 201, avril-mai 1984, pp. 48-49.(CDU)

<sup>6</sup> Avant la construction de quais, les bateaux devaient en effet mouiller au milieu du fleuve, le débarquement des marchandises s'effectuant par des barques.



écrit encore André Guillaume, *l'intervention de l'Etat 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<sup>7</sup>.* » Alors que l'Etat s'approprie ce domaine public, les citoyens commencent à rechercher la présence de l'eau en dehors des villes comme distraction de la vie urbaine, la mode est au canotage, à la baignade et aux cafés dansants établis à proximité des berges.

Les efforts de domestication des fleuves pour maîtriser les crues et rendre la navigation plus aisée sont constants au XIX<sup>e</sup> siècle et se poursuivent tout au long du XX<sup>e</sup> siècle : aménagement et creusement des lits, régulation des débits d'eau, rectification ou redressement des cours, construction de digues et de barrages<sup>8</sup>. Les installations portuaires et/ou industrielles forment des emprises de plus en plus importantes, neutralisant des kilomètres de rives. Dans les villes, les derniers bras morts des fleuves disparaissent et les petits affluents, d'abord canalisés, sont enterrés. Les villes se vident définitivement de leurs eaux. Nantes comble deux bras de la Loire et enterre son affluent, l'Erdre, dans sa partie aval durant les années 1930. La Bièvre est progressivement couverte dans son parcours parisien et disparaît définitivement de la surface en 1935<sup>9</sup>. La Steir à Quimper, la Vieille mer en Seine-Saint-Denis, la Leysse à Chambéry ou le Paillon à Nice, autant de petites rivières recouvertes, oubliées et niées. A Rennes, une dalle de béton est installée

---

<sup>7</sup> Guillaume, André, cité dans : Sabbah, Catherine, « Le retour à l'eau. Rives de villes », *Urbanisme*, n° 285, novembre-décembre 1995, pp. 27-31.(CDU)

<sup>8</sup> Même le lit de la Loire, « dernier fleuve sauvage de l'Europe », reçut des aménagements importants au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Pour faciliter la navigation, on réalisa, au fond du lit, des chenaux empierrés, les « duits », qui canalisent l'eau et créent deux régimes d'écoulement différents, un flux d'eaux vives d'un côté, un flux ralenti et même stagnant de l'autre, formant îles et grèves. Cf. *Le fleuve et ses territoires : des enjeux patrimoniaux aux grands projets urbains. Contributions au colloque du 26 septembre 2003 « Imaginer le val de Loire »*, Orléans, Agence d'urbanisme de l'agglomération d'Orléans, 2003, p. 16.(CDU 57517)

<sup>9</sup> Au sujet de l'Erdre, voir : « XX<sup>e</sup> siècle, politiques et dynamiques urbaines », *Nantes*, collection Portrait de ville, supplément au *Bulletin d'Informations architecturales*, n° 196, Paris, Institut français d'architecture, octobre 1996, pp. 23-37(CDU) ; pour la Bièvre, voir parmi les nombreuses publications disponibles au CDU : Hoellard, Michel, « La Rivière aux castors », *Revue de l'habitat français*, n° 432, mars 1999, pp. 26-28 (CDU); Tricaud, Pierre-Marie ; Dugeny, François ; Guyon, Françoise ; Kargerman, Véronique, *Restauration et aménagement de la Bièvre dans Paris*, Paris, IAURIF, 2003.(IA 44847(2))

au-dessus de la Vilaine en centre-ville pour servir de parking. Un ingénieur propose dans les années 1960 d'enfouir la Seine sous une dalle à Rouen, dans le centre, afin d'assurer une liaison automobile satisfaisante entre les deux rives<sup>10</sup>. « *Là où les fleuves sont encore visibles, explique André Guillerme, c'est qu'ils ont résisté, qu'ils étaient trop puissants pour être enterrés, ou que cela coûtait trop cher. Toute l'histoire des rapports de la ville à l'eau est une volonté de domination, souvent aboutie*<sup>11</sup>. »

Quand, à Marseille, au début des années 1980, on décide d'enterrer le canal d'alimentation en eau douce de la ville, important ouvrage inauguré en 1847 et parcourant la ville sur soixante-dix-sept kilomètres, les esprits ont changé. Le projet soulève de très vives polémiques, non seulement de la part des riverains, mais des Marseillais en général qui considèrent le canal comme un élément de la mémoire collective et un patrimoine culturel de la ville, offrant par ailleurs une ouverture et une aération aux quartiers traversés. Après d'âpres négociations entre la ville et la Société des Eaux de Marseille, cette dernière doit concéder à la ville l'aménagement d'une longue promenade d'agrément en couverture du canal, intégrant les multiples ouvrages et les alignements d'arbres qui accompagnaient auparavant la voie d'eau<sup>12</sup>.

L'eau, bannie du milieu urbain ou sévèrement mise à l'écart, tend aujourd'hui à refaire surface. Le mouvement, en effet, s'inverse. Si les rives urbaines des grands fleuves et en particulier les friches portuaires suscitent des projets d'envergure, la volonté de faire revivre ces petites rivières ignorées, de les remettre « au grand jour » et de les requalifier dans leur traversée urbaine apparaît ici et là. Tel est le cas de la Bièvre à Paris, de la Steir à Quimper, de la Vielle mer en Seine-Saint-Denis ou de la Vienne dans la capitale autrichienne<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> Evoqué par Jean Labasse, « Réflexions d'un géographe sur le couple ville-fleuve », *La ville et le fleuve. Colloque tenu dans le cadre du 112<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes, Lyon, 21-25 avril 1987*, Paris, éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 1989, pp. 9-22.(CDU 22841)

<sup>11</sup> Cité par Sabbah, Catherine, « Le retour à l'eau. Rives de villes », *op. cit.*(CDU)

<sup>12</sup> Voir : Guilleux, Michèle ; Linck, Jean-Jacques, « Marseille. Un nouveau règne pour le canal ? », *Urbanisme*, n° 201, avril-mai 1984, pp. 68-71 ; Devedjian, Jocelyne, « Et Marseille enterre son canal ! », *Diagonal*, n° 64, février 1987, p. 22.(CDU)

<sup>13</sup> Pour l'aménagement de la Bièvre à Paris, voir : Bourlon, André-Marie ; Jacque, Olivier ; L'Henaff, François ; Richard, Olivier ; Breuvart, Manon, *La Bièvre*, Paris, APUR, décembre 2001.(CDU 56039) L'Atelier parisien d'urbanisme y propose de restituer partiellement la Bièvre dans Paris et à Gentilly. La même publication cite les projets d'aménagement de la Vienne dans la capitale autrichienne. Pour

## 2. Les friches portuaires

Les techniques portuaires qui ne cessent de se perfectionner au XIX<sup>e</sup> siècle connaissent depuis le milieu du XX<sup>e</sup> siècle une évolution rapide<sup>14</sup>. Pour des raisons nautiques (la taille croissante des navires nécessitant des tirants d'eau de plus en plus importants) et économiques (les besoins en espace de stockage et de production de plus en plus vastes, notamment avec l'arrivée en force de la conteneurisation, la recherche de performances dans les délais d'accessibilité, de chargement et de déchargement), les ports s'éloignent progressivement des centres-ville et des vieux bassins historiques. Le déclin des ports urbains résulte moins d'un déclin de trafic que d'une réorganisation et d'une délocalisation des installations portuaires. Les premiers concernés sont naturellement les grands ports maritimes qui doivent, dans un effort constant, s'adapter aux nouvelles données techniques et économiques. Les grands ports du monde entier se sont vus dans l'obligation de réorganiser leur outil portuaire et de trouver de nouvelles destinations aux espaces qu'ils avaient dû abandonner. Baltimore et Boston aux Etats-Unis sont les exemples précoces de reconversion d'emprises portuaires importantes. En France, les ports maritimes de Marseille, du Havre, de Saint-Nazaire et de Dunkerque, aujourd'hui confrontés aux bouleversements du monde maritime, cherchent à réorganiser leurs installations portuaires et à trouver de nouvelles affectations aux emprises libérées<sup>15</sup>.

---

la Steir à Quimper, voir : « Aménagement urbain. Quimper, la Steir ressort de terre », *Diagonal*, n° 157, septembre-octobre 2002, p. 5 (CDU) ; pour la Vieille mer en Seine-Saint-Denis, voir : Dupont, Patrice ; Maytraud, Thierry, « La dé-couverture d'une rivière urbaine : le projet de la Vieille mer en Seine-Saint-Denis », *Les Cahiers de l'IAURIF : Le fleuve. Un système, des territoires, des acteurs*, n° 141, 2<sup>e</sup> trimestre 2004, pp. 82-85.(CDU)

<sup>14</sup> Les bateaux, auxquels l'outil portuaire doit s'adapter, évoluent en effet de manière spectaculaire durant le XX<sup>e</sup> siècle. Si les gabares, encore en usage dans l'entre-deux-guerres, halées par des hommes ou des chevaux, pouvaient porter un chargement de 50 tonnes, les péniches de gabarit Freycinet qui coexistaient depuis les années 1880 et qui sont toujours en service actuellement, supportent une charge de 300 tonnes ; les bateaux fluvio-maritimes qui remontent aujourd'hui à Rouen ou à Lyon ont une capacité de charge allant jusqu'à 3 000 tonnes. Cf. Miquel, Pierre, *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*, Paris, Edition° 1, 1994.(CDU 30310)

<sup>15</sup> Un travail très important, accompagné de nombreux rapports et publications sur les questions de l'interface ville/port et de la reconversion de ports dans le monde entier, avant tout maritimes, a été accompli de 1990 à 1995 sous la responsabilité de Claude Prelorenzo, sociologue et professeur à l'Ecole d'architecture de Versailles, dans le cadre du programme pluriannuel de recherche « Le port et la ville » au Plan Construction et Architecture, rattaché alors au ministère du Logement. Par ailleurs, un grand nombre de colloques et rencontres sur ce même sujet a été organisé par l'Association internationale Villes et Ports (AIVP), créée en 1987 au Havre qui a accueilli un premier forum en 1988. Citons parmi les très nombreuses publications soutenues par le PAC ou l'AIVP et disponibles au CDU :

Prelorenzo, Claude, *Le Port et la ville. Action de recherche d'innovation et d'expérimentation*, Paris, PCA, 1991.(CDU 25671)

A leur tour, les ports fluviaux<sup>16</sup> doivent intégrer ces évolutions, y faire face en créant des installations de plus en plus loin des villes. Il s'agit ici de mouvements très anciens et d'évolutions qui s'inscrivent dans un temps long. En effet, depuis fort longtemps déjà, les autorités portuaires cherchent à éloigner le port de la ville, 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. Le port de Bordeaux, à la fois ouvert sur l'Atlantique et point d'aboutissement de la batellerie fluviale, établi au Moyen-Age sur la Devèze à l'intérieur des remparts, investit au XIV<sup>e</sup> siècle la grande courbe concave de la Garonne, rive gauche (le port de la Lune)<sup>17</sup>. A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le port gagne la rive droite, puis s'étend à partir des années 1920 sur la commune de Bassens, en aval. Régulièrement agrandies et modernisées, les installations de Bassens, autour desquelles se développe une importante zone industrielle, remplacent peu à peu les entrepôts du vieux port de la Lune. Plus en aval encore, s'installent les ports pétroliers sur la presqu'île d'Ambès (dans l'entre-deux-guerres), puis dans la rade du Verdon (mis en service en 1967), à l'entrée de l'estuaire, en eau profonde, à cent kilomètres de la ville<sup>18</sup>. Ainsi, le port initial n'est pas abandonné du jour au lendemain, mais au fur et à mesure de la délocalisation des activités portuaires. La plupart des ports de fonds d'estuaires –

---

Prelorenzo, Claude ; Memmi, Nicolas, *Habiter la ville portuaire ; huit grands projets internationaux*, Paris, PCA, septembre 1994.(CDU 36863)

Prelorenzo, Claude (dir.), *Expérimentations en sites portuaires. Problématiques, exemples et perspectives : construire une nouvelle relation entre le port et la ville*, Versailles, Ecole d'architecture, 1996.(CDU 34809)

Collin, Michèle ; Prelorenzo, Claude ; Segaud, Marion, *Les territoires de la ville portuaire*, Le Havre, éditions AIVP-IACP, 2001.(CDU 56902)

D'autres ouvrages sur les villes portuaires et leurs projets de restructuration et d'aménagement ont été publiés par le Centro Internazionale Città d'Acqua / International Center Cities on Water, Venise, et sa revue trimestrielle *Aquapolis* :

Bruttomesso, Rinio (dir.), *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Venise, International Center Cities on Water, 1993.(CDU 36201)

Bruttomesso Rinio (dir.), « The Maturity of the Waterfront », *Aquapolis*, n°3-4, septembre-décembre 1999.(CDU)

<sup>16</sup> Nous comptons parmi les ports fluviaux tous les ports installés au bord d'un fleuve, même si ceux-ci sont partagés en un domaine fluvial et un domaine maritime, comme c'est le cas des ports de Bordeaux, Nantes et Rouen.

<sup>17</sup> Le pont de Pierre, construit en 1821-1822, ne permettant plus aux grands navires de remonter au-delà du pont, sépara le port fluvial en amont du port maritime en aval.

<sup>18</sup> L'histoire du port de Bordeaux est retracée dans : Valls (directeur général du Port autonome de Bordeaux), « L'évolution du port de Bordeaux, un exemple concret d'évolution des activités et des espaces portuaires », *Villes et ports. Actes du forum, Le Havre, 28-29 janvier 1988*, Rouen, impr. Ternon, 1988 (CDU 20180); Guillaume, Pierre, « Bordeaux et son fleuve depuis 25 ans », *La ville et le fleuve. Colloque tenu dans le cadre du 112<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes...*, op. cit., pp. 423-428.(CDU 22841)

Nantes ou Rouen, Bilbao ou Hambourg – connaissent des évolutions similaires. La ville de Nantes, installée dans la dernière courbe de la Loire avant l'Océan, à soixante kilomètres de son embouchure, avait établi un avant-port à Saint-Nazaire dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et un chapelet d'installations portuaires s'est établi progressivement le long du fleuve entre les deux villes<sup>19</sup>. Rouen, à cent dix kilomètres de la Manche, formant un doublet urbain et portuaire avec Le Havre à l'image de Nantes-Saint-Nazaire, voit son port déborder sur la commune de Grand-Quevilly dès le début du XX<sup>e</sup> siècle avec le lancement des grands projets d'aménagement de l'estuaire de la Seine destinés à garantir un meilleur accès au port. Aujourd'hui son domaine portuaire s'étend jusqu'aux portes de celui du Havre et en face de lui, près d'Honfleur<sup>20</sup>.

Le mouvement est particulièrement perceptible dans les ports de fonds d'estuaires, mais se manifeste également dans les villes-ports intérieures qui, subissant une pression de l'urbanisation de plus en plus forte, déplacent les installations portuaires à leurs périphéries. La ville de Paris est peu marquée par son statut de premier port fluvial français et de deuxième port fluvial européen<sup>21</sup>. En effet, le Port autonome de Paris qui étend sa zone d'action sur toute la région d'Ile-de-France, a regroupé les activités industrialo-portuaires sur des grandes plate-formes « multimodales » en dehors de la ville dont les plus importantes se situent à Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne et Limay. Il reste néanmoins très attaché au maintien de ses dix-neuf ports urbains dans Paris, pour une desserte au plus près des lieux de consommation, notamment en matériaux de construction, au grand dam des adeptes des bords de l'eau et de la promenade continue sur les rives de la Seine. Des friches industrielles et/ou portuaires se rencontrent en dehors de Paris, le long de la Seine en aval, mais aussi, en amont, sur la Seine et sur la Marne.

A Lyon, l'activité portuaire était présente sur l'ensemble des berges de la Saône et du Rhône jusque dans les années 1930. Le port Edouard-Herriot implanté sur le

---

<sup>19</sup> Pour l'histoire du port de Nantes, voir : *Nantes*, collection Portrait de ville, *op. cit.*(CDU)

<sup>20</sup> L'histoire du port de Rouen est évoquée dans : Himpens (directeur de l'aménagement et de l'ingénierie au Port autonome de Rouen), « A partir du cas de Rouen, quels types d'espaces portuaires peut-on envisager de transformer ? », *Villes et ports. Actes du forum...*, *op. cit.*, pp. 69-74.(CDU 20180)

<sup>21</sup> Après Duisburg sur le Rhin. Sur le Port autonome de Paris, voir par exemple : Rachline, Michel, *Entre terre et eau... ; le port autonome de Paris*, Paris, éditions Atlas, 1995.(CDU 33468)

bord du Rhône en limite sud de la ville (1933), le port Rambaud (datant du XIX<sup>e</sup> siècle) situé sur la Saône immédiatement en amont du confluent, puis la zone industrialo-portuaire de Neuville-Genay, créée dans les années 1960 à l'extrémité nord de l'agglomération, ont progressivement concentré les activités du trafic fluvial, vouant à l'abandon peu à peu les quais et bas-ports du XIX<sup>e</sup> siècle, où seules subsistent aujourd'hui quelques portions de rives dévolues au chargement et déchargement des sables et graviers extraits dans les vallées proches<sup>22</sup>. Les nouvelles activités industrielles, plus ou moins liées à la voie d'eau, sont implantées à partir des années 1950 au sud du port Edouard-Herriot, formant peu à peu le « couloir de la chimie » que nous connaissons aujourd'hui<sup>23</sup>.

Les friches portuaires, loin de s'installer subitement, apparaissent plutôt de manière insidieuse sur un temps long, un chantier naval ou un quai abandonnés par ici, des hangars mis hors d'usage par là. Au final, la somme des espaces et installations délaissés, les kilomètres de quais verticaux, hauts et bas (ou bas-ports dans la terminologie lyonnaise), les hangars et autres aires de stockage, les bassins à flots ou docks peuvent constituer des emprises importantes de plusieurs dizaines voire de plusieurs centaines d'hectares au sein des villes. Le port de Bordeaux, déclassé par tranche, est complètement abandonné en avril 1987, ses quais et bassins à flots sont mis hors d'exploitation, l'outillage, les grues, les installations électriques peu à peu démontés. L'emprise délaissée comptabilise pour la seule rive gauche trois kilomètres de quai (avec une épaisseur de berges de cinquante à quatre-vingt mètres), 55 000 m<sup>2</sup> de hangars et 200 000 m<sup>2</sup> de terre-pleins, sans prendre en compte la zone des bassins à flots<sup>24</sup>. A Nantes, la fermeture du dernier chantier naval en 1986, les Chantiers Dubigeon, libère un terrain de seize hectares au milieu d'autres friches plus anciennes et de trente hectares d'infrastructures ferroviaires délaissées sur la seule île Sainte-Anne<sup>25</sup> entourée de douze kilomètres de quais et

---

<sup>22</sup> Voir : *Les zones industrialo-portuaires de la région lyonnaise*, Lyon, Agence d'urbanisme, 1987.(CDU 20439)

<sup>23</sup> Ces installations ne s'approvisionnent guère en matière première par voie d'eau. Leur localisation s'explique plus par la présence de l'eau industrielle de la nappe phréatique et de terrains peu onéreux.

<sup>24</sup> Voir Allaman, Martine, « L'honneur retrouvé des quais de Bordeaux », *Diagonal*, n° 163, décembre 2003, pp. 29-34 (CDU); Valls, « L'évolution du port de Bordeaux, un exemple concret d'évolution des activités et des espaces portuaires », *op. cit.*(CDU 20180)

<sup>25</sup> L'île actuelle résulte du comblement des petits bras de la Loire réunissant l'île Sainte-Anne et l'île de Beaulieu. La nouvelle île porte, selon les cartes, le nom de l'une ou de l'autre, et devient « l'île de

de rives. A Rouen, quatrième port français pour le volume du trafic, le déplacement des activités portuaires vers l'aval de la Seine permet aujourd'hui de réaménager une zone offrant une superficie de huit cents hectares. Des friches liées aux activités portuaires disparues se rencontrent également le long des canaux (canaux de Roubaix ou de Saint-Quentin<sup>26</sup>) et dans des ports de moindre importance (à Roanne, Choisy-le-Roi, Clichy ou Angers).

Les liens organiques qui existaient entre la ville et son port, se sont peu à peu desserrés, comme a disparu l'animation des quais et des quartiers proches en l'absence des manutentionnaires, des équipages des bateaux, des ouvriers des industries liées à l'eau, des bourses de fret ou des sociétés d'armement. Dans les grandes villes portuaires, on s'efforce généralement de conserver une utilité minimale à la voie d'eau en maintenant le rôle d'escale pour navires de croisières ou en aménageant des ports de plaisance et haltes nautiques.

### **3. Les rives confisquées par la route**

Avec le ralentissement de leur fonction économique, les fleuves et rivières, pensait-on, perdaient à jamais tout intérêt pour les villes qui les bordent. La priorité qui fut accordée au transport routier à partir des années 1960 faisait des bords d'eau un terrain de prédilection pour l'aménagement de voies rapides et autoroutes. Les berges présentaient l'avantage de relever généralement du domaine public, n'entraînant par conséquent pas de coût d'acquisition et d'éviction. Ces routes à forte circulation formaient désormais des obstacles physiques entre la ville et sa voie d'eau, reléguant le fleuve au second plan, dans un au-delà visible mais inaccessible. La liaison avec l'autre rive devenait difficile, voire impossible. L'autoroute du Sud qui

---

Nantes » dans le cadre de l'étude préalable pour des orientations d'aménagement, confiée à Dominique Perrault et François Grether.

<sup>26</sup> Au sujet du canal de Roubaix, voir : Decroix, Christophe, « Le pari du nouveau canal de Roubaix », *Urbanisme*, n° 260, janvier-février 1993, p. 5(CDU) ; Allaman, Martine, « Le canal de Roubaix noue les fils de l'avenir », *Diagonal*, n° 104, décembre 1993, pp. 27-29 (CDU); Devillers, Christian ; Bichat, J.-M. ; Donato, S. ; Chavanes, P. ; Marniquet, V. ; Huret, M. ; Gautier, D., *Contrat d'agglomération de la communauté urbaine de Lille. Aménagement et développement des territoires traversés par le canal de Roubaix. Rapport final, décembre 1994*, Lille, Agence de développement et d'urbanisme, 1994 (DCN 21-527) ; sur le canal de Saint-Quentin, voir : Lemonier, Marc, « Saint-Quentin (Aisne). Le cœur de ville s'ouvre au canal », *Diagonal*, n° 163, novembre-décembre 2003, pp. 50-51.(CDU)

longe de près ou de loin le Rhône à partir de Lyon, ses échangeurs, ponts et bretelles, coupent les villes riveraines comme Valence ou Vienne, mais aussi beaucoup d'autres communes plus modestes du fleuve. A Lyon, un quai autoroutier nord-sud a fait disparaître dans les années 1960 les bas-ports de la rive droite du Rhône sous des tonnes de remblais ; durant la décennie suivante, des parcs à voitures établis sur les deux rives ont isolé à son tour la Saône. La ville de Bordeaux a tout juste pu éviter la création d'une voie rapide sur la rive gauche, entre ses quais et sa façade du XVIII<sup>e</sup> siècle, même si la chaussée de deux fois quatre voies existante, constituant longtemps l'artère principale des échanges nord-sud et empruntée massivement par les poids lourds, forme une coupure suffisamment importante pour dissuader le piéton de la traverser<sup>27</sup>. A Toulouse, des associations de défense des berges ont pu faire échouer un projet d'établissement de voie rapide sur les deux rives de la Garonne en 1974<sup>28</sup>. Les autoroutes qui pénètrent les villes par le bord d'eau ou l'empruntent dans leur traversée, les voies rapides ou routes nationales sur berges sont légion en France comme ailleurs. Un grand nombre de villes françaises, mais aussi des villes établies sur les bords du Rhin (Cologne ou Düsseldorf) ou du Danube (Vienne ou Budapest), n'ont pas échappé à l'urbanisme utilitariste des années 1960-1970.

L'existence de ces axes de transport bruyants, pollués et infranchissables, parfois doublés, sur la même rive ou sur la rive opposée, d'une ligne de chemin de fer, atteignant fortement la qualité de la vie urbaine, est aujourd'hui mise en question. De nombreuses villes cherchent à trouver une issue à cette situation qui nécessite des investissements importants et des stratégies à long terme. Les projets de déclassement d'autoroutes, de création de contournements ou de transformation de ces axes de circulation en « boulevards urbains », à vitesse limitée, fleurissent, accompagnés de projets de requalification des sites abandonnés.

---

<sup>27</sup> Le projet de voie rapide, dite axe Nord-Sud, date de la fin des années 1960. La voie devait être aménagée sur les emprises du port qui n'avait déjà plus sa place dans le centre-ville. Cf. Valls, « L'évolution du port de Bordeaux, un exemple concret d'évolution des activités et des espaces portuaires », *op. cit.*(CDU 20180)

<sup>28</sup> Voir le compte rendu du Café Géographique qui s'est tenu le 24 octobre 2001 à Toulouse, consacré à « Toulouse et la Garonne », sur le site : [www.cafe-geo.net](http://www.cafe-geo.net), et l'article de Bardisa, Marie ; Soula, Marie, « Au fil de l'oc... », *Archivert*, n° 5, 1<sup>er</sup> trimestre 1980, pp. 24-25.(CDU)



#### 4. Des liens mouvants

Le fleuve, à la fois obstacle à franchir et voie de communication, lien et coupure, ouverture sur le monde et porte d'invasion, renvoie à d'innombrables images et permet de nombreuses métaphores. La symbolique de l'eau et ses mythes fondateurs – l'eau pure et purifiante, mais aussi violente et dangereuse, le cycle de l'eau comme source de vie et de mort – relèvent d'une dichotomie attirance-répulsion que l'on peut observer au fil des siècles et à travers des cultures très différentes<sup>29</sup>. Les eaux du fleuve étaient considérées simultanément comme bénéfiques et maléfiques, porteuses de trafic et d'activités économiques et génératrices d'inondations. Le danger permanent des fluctuations du fleuve rendait les relations entre la ville et son fleuve incertaines, mais aussi mouvantes en raison des progrès des techniques du génie civil<sup>30</sup>. « *L'eau : une des matières premières de l'urbanisme. Sans eau, pas de vie ni de ville. Mais trop d'eau empêche ou dilue l'assise de ses fondations. De ce paradoxe naîtront deux attitudes fortement ancrées dans la mémoire collective. L'une amenant l'eau à force d'ouvrages, l'autre n'ayant de cesse de l'éliminer*<sup>31</sup>. »

Si, aujourd'hui, une réconciliation entre la ville et le fleuve est envisageable, c'est que le danger semble en grande partie maîtrisé ou maîtrisable. D'aucuns regrettent les eaux tumultueuses et leur fort courant, comme celles du Rhône à Lyon avant la mise en service du barrage de Pierre-Bénite qui a transformé le fleuve, au cœur de la ville, en un grand plan d'eau sans animation<sup>32</sup>. Les inondations n'ont pas pour autant disparu, pour preuve celles, toutes récentes, de l'été 2002 qui ont touché la

---

<sup>29</sup> Voir à ce sujet : Bachelard, Gaston, *L'eau et les rêves : essai sur l'imagination de la matière*, Paris, éditions José Corti, 1942 (12<sup>e</sup> réimpression 1974) ; Klaine, Roger, « La terre, l'eau, le feu, l'air », *Urbanisme*, n° 201, avril-mai 1984, pp. 43-46 (CDU) ; Schama, Simon, *Le paysage et la mémoire*, Paris, éditions du Seuil, 1999.(CDU 38961)

<sup>30</sup> Voir les écrits de Jean Labasse : « Réflexions d'un géographe sur le couple ville-fleuve », *op. cit* (CDU 22841).; « Sur la relation dialectique ville-fleuve », *Régions, villes et aménagement. Mélanges jubilaires offerts à Jacqueline Beaujeu-Garnier*, Paris, CREPIF, 1987, pp. 303-308.(CDU 22717)

<sup>31</sup> Propos introductif du dossier « Présence de l'eau », *Urbanisme*, n° 201, avril-mai 1984, pp. 40-99.(CDU)

<sup>32</sup> Voir : Pelletier, Jean, *Les ponts de Lyon. L'eau et les Lyonnais*, Le Coteau, éditions Horvath, 1988.(CDU 24251)

France mais aussi l'Allemagne et l'Europe centrale, notamment les villes riveraines du Danube et de l'Oder<sup>33</sup>.

Mais, de tout temps, les riverains des bords d'eau ont su s'arranger avec les fortes crues. Les quais qui devaient les en protéger, ont en même temps contribué à desserrer les liens, en empêchant le contact direct avec l'eau, remplacé par un contact purement visuel. L'aménagement de quais continus et uniformes, généralement entrepris à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>34</sup>, crée de nouvelles relations entre la ville et le fleuve. Au cours du Siècle des lumières, en effet, les villes s'ouvrent sur leurs fleuves et leurs relations s'esthétisent. Après avoir jeté à terre les remparts adossés au fleuve, les villes se dotent d'une nouvelle façade, sur des terrains jusque-là inconstructibles. Les quais sont conçus comme des espaces publics, parfois établis sur deux niveaux, et offrent des promenades agréables, généralement surmontées d'une voie de circulation large et bordée d'arbres. Les aménagements tendent à multiplier les perspectives sur le fleuve par la réalisation de places le bordant et de belles constructions ordonnancées qui lui servent de cadre, de décor et qui mettent en scène l'activité portuaire. L'exemple le plus éloquent, la place de la Bourse à Bordeaux, anciennement « place Royale », conçue par les architectes Gabriel père et fils et prolongée par l'intendant Tourny par une longue façade d'immeubles prestigieux, magnifie le port de la Lune et semble en un grand geste accueillir les navigateurs et en même temps le donner en spectacle aux citoyens<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> La loi du 30 juillet 2003 sur la prévention des risques majeurs suggère notamment de nouvelles servitudes destinées à prévenir les inondations. Sur les inondations, voir par exemple : Caude, Geoffroy, « L'inondation des villes : un phénomène maîtrisable? », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 40, novembre-décembre 1988, pp. 53-63 (CDU); Féron, Loïc, « Zones inondables. L'urbanisme au rythme de l'eau », *Urbanisme*, n° 259, décembre 1992, pp. 49-51 (CDU); le dossier de la revue *Diagonal* « Aléa, risque, inondation », n° 148, mars-avril 2001, pp. 30-59 (CDU); les articles sur les risques d'inondation dans *Les Cahiers de l'IAURIF : Les risques majeurs en Ile-de-France*, n° 138, 3<sup>e</sup> trimestre 2003 (CDU); Hachache, Nora, « Inondations : vers une prévention accrue », *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, n° 5226, 23 janvier 2004, pp. 52-55.(CDU)

<sup>34</sup> Des quais partiels, se résumant parfois à des simples grèves pavées, existaient auparavant, généralement établis devant des édifices ou aménagements urbains de prestige. La ville de Besançon, en revanche, fut déjà dotée d'un quai monumental par Vauban au XVII<sup>e</sup> siècle. A partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, la construction de quais sur toute la longueur des fronts fluviaux se généralise. Certaines villes cependant édifient des quais continus assez tardivement, ainsi Bordeaux (au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle), ou Lyon qui surélève et uniformise ses quais datant de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle après les inondations de 1856.

Sur la transformation du paysage urbain au XVIII<sup>e</sup> siècle, lire : Pitte, Jean-Robert, *Histoire du paysage français*, Paris, éditions Tallandier, 2001, notamment le chapitre « La ville classique ou le rêve effleuré », pp. 217-235.

<sup>35</sup> Dès son arrivée à Bordeaux, Jacques Gabriel écrit : « *Je vous avoueray, Monseigneur, que je n'ay jamais veu un si beau coup d'œil et un si grand spectacle que ce port ; il mérite bien de faire quelque*

La place de la Concorde à Paris, anciennement place Louis-XV, due à Jacques-Ange Gabriel, en est un autre exemple. Bâtie sur un seul côté, des espaces de verdure et la Seine lui tiennent lieu d'architecture sur les trois autres côtés. La plupart des villes fluviales, Toulouse, Nantes, Paris ou Lyon, se parent progressivement de nouveaux immeubles bordant la ligne continue des quais. Le fleuve y est mis en scène comme élément de nature, cadré par la perspective des rues y conduisant. Ces aménagements ont parfois tendance à créer un « devant » prestigieux, homogène et propre, masquant un « derrière » composé de quartiers besogneux, voire misérables<sup>36</sup>.

Pour les urbanistes du XVIII<sup>e</sup> siècle, il s'agissait également de faire disparaître les lieux réputés difficiles à surveiller. Parmi ces lieux, nous apprend Arlette Farge, le fleuve et ses abords représentaient un « *espace plus hors-la-loi que les autres* », « *un endroit où il est facile de camoufler, derrière le remue-ménage des allées et venues portuaires, bon nombre d'activités peu recommandables* ». « *Tout peut arriver sur ces rives dangereuses où se croisent tant de gagne-deniers et d'ouvriers et où s'installent à la sauvette quantité de petits trafics désordonnés. Il règne d'ailleurs une criminalité spécifique, celle des bords de l'eau où une prostitution précaire se mêle aux vols de linge et aux rixes. La police mal organisée ne parvient jamais à assainir l'atmosphère des berges ni même à alléger une circulation incessante et meurtrière*<sup>37</sup>. » Le fleuve aux rives encombrées, où une foule considérable se rassemble tous les jours, provoque par ailleurs de nombreux accidents, les noyés dérivant le long des eaux, arrêtés parfois par les piles des ponts, ce qui lui donnent souvent « *des allures de charnier* ».

Les ponts qui se multiplient au XIX<sup>e</sup> siècle, permettent enfin une liaison plus aisée entre les deux rives d'une ville et parfois de rattacher l'autre rive qui auparavant était perçue comme un lieu distinct, accessible seulement par l'intermédiaire d'une barge,

---

*chose qui soit recommandable à la postérité.* » Cité par Avisseau, Jean-Paul, « La place Royale de Bordeaux », *Les Gabriel*, Michel Gallet et Yves Bottineau (dir.), Paris, éditions Picard, 1982, pp. 104-111 (citation p. 107).

<sup>36</sup> A Bordeaux par exemple, l'opulente façade du quai des Chartrons cache un quartier de chais et d'entrepôts.

<sup>37</sup> Farge, Arlette, « Les dangers du fleuve », *Vivre dans la rue à Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, éditions Gallimard/éditions Juillard, 1992 (1<sup>re</sup> édition 1979), pp. 48-54 (citations p. 48 et 51) ; voir aussi le chapitre « Une géographie de la violence », pp. 159-163.(CDU 13435)

d'un bac ou d'une « gondole » comme à Bordeaux<sup>38</sup>. La construction de ponts offre aussi l'occasion d'embellir les fronts fluviaux par l'aménagement des têtes de pont et de percer des rues dans leurs axes. Au XIX<sup>e</sup> siècle aussi, avec l'introduction du bateau à vapeur, le fleuve devient une voie de communication privilégiée pour des passagers qui trouvent là un moyen de locomotion confortable permettant de relier petites et moyennes distances<sup>39</sup>.

Dans les villes-ports, avec l'avènement de l'ère industrielle, les nécessités techniques et les contraintes douanières, la construction d'entrepôts et de hangars, créent non seulement une coupure physique entre la ville et l'eau, mais également une barrière visuelle. Si, dans les villes établies sur des coteaux, le fleuve peut encore être aperçu depuis des points de vue élevés (comme les deux collines à Lyon, la butte Sainte-Anne à Nantes), il devient pratiquement invisible dans les villes sans relief (Bordeaux). Les murs ou grilles qui furent installés par la suite autour des ports pour limiter les vols et en contrôler les accès, en faisaient des zones définitivement isolées de la ville. Malgré un cadre de médiocre qualité, pollué, bruyant et fonctionnel, perçu comme répulsif par les citoyens, le port était pourvoyeur de travail et jouait généralement un rôle essentiel dans l'économie locale, suscitant de ce fait un sentiment d'appartenance et d'identification. Lorsque les ports furent progressivement abandonnés dans le cœur des villes, reflet parfois d'une crise socio-économique de toute une région, l'identité de la ville entière en fut touchée. La perte d'usage sans pratique de substitution, les longs délais entre le départ des activités et le réaménagement, les friches vouées à des affectations temporaires plus ou moins sauvages, ont fortement contribué à la dégradation de l'image de la ville et à la faible attractivité des anciennes emprises portuaires.

---

<sup>38</sup> Les « gondoles » qui assuraient la traversée des passagers entre les deux rives de la Garonne, étaient en service jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Cf. Rèche, A., « La vie quotidienne », *Bordeaux au XX<sup>e</sup> siècle*, Lajugie, Joseph (dir.), Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1972, pp. 701-717. A Lyon, les passagers pouvaient franchir le Rhône par des bacs à treille jusqu'en 1950.

<sup>39</sup> Sur certains fleuves, des lignes plus ou moins régulières existaient dès le XIV<sup>e</sup> siècle. Les « coches d'eau » sillonnaient surtout les rivières, mais aussi les canaux (entre Paris et Tours par exemple, dès le XV<sup>e</sup> siècle). Les coches étaient nombreux sur le Rhône, la Loire, navigable jusqu'à Roanne, ou la Seine, où une liaison Paris-Le Havre fut instaurée sous Louis XIV. Cf. Miquel, Pierre, *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*, op. cit. (CDU 30310)

Aujourd'hui, subsiste une certaine nostalgie de la vie en bordure de l'eau. Les images véhiculées par le cinéma, la littérature, la peinture ou la photographie témoignent en effet d'un rapport étroit, d'une familiarité avec l'élément aquatique. Les tableaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, tels ceux de Joseph Vernet, chargé d'une série de vingt-quatre tableaux des ports français, évoquent le passé glorieux et prospère de ces villes. Les images montrant des ports animés par les marins et les mouvements des navires constituent un genre pictural à part entière. Sur les tableaux et photographies du XIX<sup>e</sup> siècle on voit des berges, comme à Paris ou Lyon, grouillantes de monde, encombrées de péniches, de bateaux-lavoirs et d'embarcations diverses qui chargent et déchargent des marchandises de toutes sortes, du bois, des fruits et légumes ou du poisson. Les passeurs font traverser hommes et animaux dans des lourdes barques, des bateaux à vapeur assurent un service régulier. Frédéric Moreau, le héros de *L'Education sentimentale* de Flaubert, s'embarque en 1840 sur la « Ville-de-Montereau » au Havre pour se rendre, via Paris, dans sa ville natale, Nogent-sur-Seine. Dans *L'Enfant* de Jules Vallès, les protagonistes prennent un vapeur pour déménager sur la Loire, de Nantes à Roanne. Nombre de romans et de récits de voyage nous livrent des descriptions de ports et de paysages fluviaux, de Stendhal (*Mémoires d'un touriste*, 1838) à Julien Gracq (*La forme d'une ville*, 1985<sup>40</sup>).

Avec l'utilisation industrielle du fleuve au XIX<sup>e</sup> siècle, les relations des citadins avec l'eau se réduisent aux seuls loisirs. Les installations industrielles et portuaires obligent les citadins à quitter la ville pour trouver des rives accessibles et un coin de nature préservée. En région parisienne, des trains les emportent<sup>41</sup>, le temps d'un dimanche, vers La Grande Jatte, Bougival et Chatou sur la Seine, ou à Nogent et Joinville sur la Marne. A Bordeaux, ils empruntent le bac pour se rendre aux fameux bals dansants de Lormont. La mode du canotage et des régates de voiliers rend les berges populaires et fait naître clubs sportifs et sociétés nautiques. Ce nouveau rapport à l'eau, joyeux et ludique, est maintes fois dépeint par les impressionnistes, comme dans les tableaux représentant les Bains de la Grenouillère (sur l'île de la Loge près de Bougival) qui offrent cabines de bain, location de canots et service de

---

<sup>40</sup> *La forme d'une ville* est une évocation de la ville de Nantes où l'auteur a passé son enfance.

<sup>41</sup> Une première ligne de chemin de fer est ouverte en 1837 de Paris au Pecq. A partir de 1876, le service des « Hirondelles », sortes de bateaux-mouches, assure la liaison entre Paris et Suresnes.

restauration dans une guinguette établie sur la berge<sup>42</sup>. Durant tout le XIX<sup>e</sup> siècle, les établissements de bains se multiplient, proposant, dans un premier temps, des baignoires à ceux qui ne disposent pas d'eau courante à domicile, puis des piscines destinées exclusivement à la natation<sup>43</sup>. Ces activités des bords de l'eau sont également évoquées dans les films de l'entre-deux-guerres, où Paris et la Seine ou la Marne occupent une place particulière. Ils nous transmettent des ambiances de fêtes populaires, de promenades et pique-niques au bord de l'eau, la guinguette figurant comme l'emblème de ces plaisirs simples du dimanche. Mais il y a aussi les autres, non dépourvus de poésie, qui dépeignent le monde des marinières, guettés par le chômage, l'ambiance des faubourgs, glauques et mystérieux, où la marchandise s'échange, en marge de la ville, et où se rencontre tout un monde misérable, prolétaires et voyous, chômeurs et filles perdues<sup>44</sup>.

Si, aujourd'hui, ces ambiances qui se rappellent encore à nous à travers des images anciennes, ont disparu, le sentiment de regret de ces temps révolus s'est effacé à son tour, au fur et à mesure que de nouveaux usages se sont accaparés les rives.

---

<sup>42</sup> Les Bains de la Grenouillère ont été notamment représentés par Auguste Renoir et Claude Monet en 1869.

<sup>43</sup> A Paris, un premier établissement de bains chauds fut créé en 1761 près du pont de la Tournelle, et la première vraie « piscine », destinée à la natation, en 1785, près du pont de la Concorde. Il s'agit de la piscine Deligny qui, réaménagée et modernisée à plusieurs reprises, disparut seulement en 1993 (cf. *Paris, Paris*, Hachette-Guides bleus, 1990, p. 470). Une nouvelle piscine flottante doit être installée au droit de la Bibliothèque de France, quai de la Gare, en 2006 (cf. « Equipement sportif. Piscine flottante », *Diagonal*, n° 164, janv. -mars 2004, p. 6 (CDU)). A Bordeaux, on nageait dans la Garonne, aux Bains girondins, et aux Docks, dans les bassins à flot, jusque dans les années 1930. L'épreuve locale de natation, instaurée en 1921, consistait à traverser la Garonne au départ de Bègles jusqu'à Lormont, soit un trajet de onze kilomètres (cf. Hourcade, J., « La vie sportive », *Bordeaux au XX<sup>e</sup> siècle, op. cit.*, pp. 685-699).

<sup>44</sup> Voir : Louis, Christiane, « La Seine, star éternelle du cinéma. " Rives de Seine, scènes de rêve " », in : « Universeine : l'eau et le fleuve, sources d'aménagement et de création dans la ville », *Topos 92*, numéro spécial hors-série, octobre 1991, pp. 132-137 (CDU 25515). L'article cite plusieurs films ayant trait à Paris et la Seine ou la Marne, datant de l'entre-deux-guerres : *Les hommes, le dimanche*, Robert Siodmack (1928) ; *Nogent, Eldorado du Dimanche*, Marcel Carné (1930) ; *Boudu sauvé des eaux*, Jean Renoir (1932) ; *L'Atalante*, Jean Vigo (1934) ; *La Belle Equipe*, Julien Duvivier (1936) ; *Une partie de campagne*, Jean Renoir (1946). Dans « Le port, un seuil pour l'imaginaire » (*Les Annales de la recherche urbaine*, n° 55-56, septembre 1992, pp. 182-198 (CDU)), Aude Mathé analyse la perception des espaces portuaires maritimes, incluant quelques ports fluvio-maritimes comme Nantes et Rouen, à partir d'œuvres littéraires et cinématographiques.

## II. La vision du fleuve change

### 1. La vertu de l'eau

Un renversement de situation s'esquisse en divers points du monde, en rapport avec le développement des politiques de l'environnement et le souci de la qualité de la vie. L'émergence de sensibilités nouvelles et la forte demande sociale en espaces publics et en espaces de loisirs en ville remettent le fleuve au centre de tous les intérêts. Ce retournement vers le fleuve qui offre des espaces libres et un horizon dégagé, semble en effet correspondre à un besoin de nature ou plutôt à l'idée que l'on s'en fait. Les villes fluviales redécouvrent leurs bords d'eau auxquels elles avaient dénié toute qualité et leur forte potentialité pour le renouvellement de l'image de la ville. Les nombreux exemples de revalorisation de fronts d'eau entrepris dans le monde entier avec l'aménagement d'espaces de loisirs et de culture, de commerce, de bureaux et de logements, ont un effet de boule de neige, révélant aux citoyens le plaisir de vivre près de l'eau. En Europe, l'entreprise probablement la plus importante et la plus médiatisée est l'aménagement des bords de la Tamise à Londres, engagée au début des années 1980 avec la reconquête progressive des *docklands* à l'est de la vieille cité.

L'intérêt pour les fleuves et les rivières s'est tout d'abord manifesté par la prise de conscience de l'état de dégradation des milieux aquatiques et de la qualité des eaux, de la réduction en quantité de la ressource et avec la recrudescence des inondations. Les atteintes portées à l'environnement en général conduisent à mettre en œuvre à partir des années 1970-1980 des dispositifs de protection des espaces naturels, en particulier des milieux aquatiques qui sont pris en considération pour leur intérêt écologique et font l'objet de diverses mesures de protection. Ces années voient naître de multiples initiatives en faveur de la dépollution des eaux, telle l'opération « Seine-propre » à Paris engagée en 1984. L'eau et l'assainissement invitent les communes à se regrouper autour de leur rivière commune, coopération facilitée avec l'institution des « contrats de rivière » en 1981<sup>45</sup>. La nécessité de

---

<sup>45</sup> Les contrats de rivière, instaurés par une circulaire du 5 février 1981, rassemblent le ministère de l'Environnement, des élus, le préfet, l'Agence de bassin et engagent les signataires à améliorer la qualité des eaux, à restaurer les berges et le lit et à mettre en valeur le milieu aquatique et les

protéger les milieux naturels et l'intérêt grandissant du public pour l'écologie se reflètent dans la nouvelle loi sur l'eau du 3 janvier 1992<sup>46</sup> qui introduit, entre autres, l'idée que l'eau est un patrimoine commun et partagé. Elle instaure de nouveaux documents, les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) qui fixent les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection de la ressource pour une meilleure gestion, globale et équilibrée, de l'eau et des milieux aquatiques<sup>47</sup>.

Les nouvelles politiques de l'eau et du développement durable<sup>48</sup> tendent à mieux prendre en compte le fonctionnement naturel des fleuves et rivières, considérés dans l'ensemble de leurs parcours. Les nombreuses actions de requalification des berges entreprises aujourd'hui par des collectivités locales, conjointement avec d'autres partenaires comme les Agences de l'eau ou Voies navigables de France (VNF), établissement public chargé de la gestion du domaine public fluvial, permettent non seulement la protection et la valorisation d'un patrimoine naturel, mais aussi l'amélioration de la qualité et du cadre de vie, favorisant la ré-appropriation par la population du fleuve avec l'ouverture au public de nouveaux espaces naturels et l'aménagement d'itinéraires de promenade sur berges. La création de zones humides, de prairies inondables et de bassins de retenue, la réhabilitation ou la « renaturation » des berges, permettant la régulation de l'étiage et des crues, l'épuration naturelle de l'eau et le maintien de la vie aquatique, sont aujourd'hui des pratiques couramment mises en œuvre. Cette nouvelle gestion de l'eau doit créer les conditions préalables au bon fonctionnement des rivières et participer à l'attractivité de celles-ci, récréative, culturelle et touristique.

Les villes fluviales, aujourd'hui confrontées à la dégradation des berges et des espaces attenants, ont pris conscience de leur intérêt à tirer parti de cet élément

---

paysages. Cf. Berthier, Isabelle, « Une rivière sous contrat », *Diagonal*, n° 89-90, mai-juillet 1991, pp. 20-22.(CDU)

<sup>46</sup> La loi sur l'eau du 16 décembre 1964 avait déjà instauré un mécanisme de financement des travaux de dépollution et d'aménagement de la ressource, fondé sur des opérateurs uniques, les Agences de bassin, au nombre de six pour le territoire français.

<sup>47</sup> Voir à ce sujet : Berthier, Isabelle, « Pour que l'eau vive », *Diagonal*, n° 89-90, mai-juillet 1991, pp.12-14 (CDU); Cherier, Gilles, « Le SDAGE, les SAGE et la DCE : des outils pour la gestion de l'eau », *Les Cahiers de l'IAURIF : Le fleuve. Un système, des territoires, des acteurs, op. cit.*, pp. 51-54.(CDU)

<sup>48</sup> Une récente directive européenne, requérant un bon état écologique des rivières à l'horizon 2015, constitue le nouveau cadre réglementaire en la matière.



naturel, constitutif de leur territoire, participant de leur identité mais aussi vecteur de développement. Elles ont pris conscience aussi que l'aménagement des bords d'eau et l'intégration urbaine du fleuve peuvent prendre en compte une nouvelle sensibilité des citoyens à un environnement de qualité, intégrant des notions d'écologie et de développement durable qui accompagnent la plupart des projets autour du fleuve. Le thème « Eau et développement durable » sera aussi celui de la prochaine Exposition internationale qui aura lieu en 2008 à Saragosse, occasion pour la ville de créer un nouveau quartier dans une boucle de l'Ebre<sup>49</sup>.

## **2. Waterfront attitude<sup>50</sup>**

La plupart des villes-ports, maritimes ou fluviales, ont été ou sont confrontées à la délocalisation de leurs installations et activités portuaires en faveur de sites suburbains plus performants. Si les ports ont toujours été mobiles à l'intérieur des villes, se déplaçant au fur et à mesure des nouveaux besoins, les emprises délaissées par les ports modernes représentent des surfaces généralement très importantes. La reconquête de ces territoires constitue un enjeu urbain et économique de taille ; elle doit permettre de lutter contre la désertification et la dégradation du cœur des villes par la création de nouvelles fonctions urbaines. Les premiers exemples de réaffectation de friches portuaires, datant des années 1960, nous viennent des Etats-Unis, où les ports de Boston (sur l'embouchure de la Charles River) et de Baltimore (sur un estuaire au fond d'une baie) constituent en quelque sorte les exemples historiques de réaménagement de *waterfronts*<sup>51</sup>. Sur le continent américain, beaucoup d'autres villes portuaires vont suivre le mouvement telles San Francisco, La Nouvelle-Orléans (sur le Mississippi) ou Montréal (sur le Saint-Laurent). Les reconversions se caractérisent par une forte attitude patrimoniale qui se traduit par la réhabilitation des bâtiments et la conservation des héritages

---

<sup>49</sup> Roig, Joan, « Expo Zaragoza 2008 », *Topos. The International Review of Landscape Architecture and Urban Design*, n° 51, 2005, pp. 38-42.(IA P688)

<sup>50</sup> Formule empruntée à Rachel Rodrigues-Malta, « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 97, décembre 2004, p. 93-101.(CDU)

<sup>51</sup> Ce terme est communément employé par les historiens et chercheurs qui s'intéressent à l'aménagement des fronts d'eau et semble avoir son origine dans l'ouvrage de Bruttomesso, Rinio (dir.), *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*, op. cit.(CDU 36201)

portuaires et industriels, les espaces et édifices étant dévolus à des activités du tourisme, des loisirs et de la culture.

Vers la fin des années 1970, le mouvement atteint les ports britanniques. Le Royaume-Uni, pays à forte tradition maritime et marchande, va peu à peu transformer la plupart de ses ports anciens, Londres, Liverpool, Bristol, Manchester, Glasgow, Dublin, pour n'en citer que les plus importants. En 1994, il compte dix-sept opérations de reconversion de friches portuaires, soit tous les ports traditionnels<sup>52</sup>. Londres, un des plus grands ports du monde, amorce dans les années 1970 la reconquête de sa rive sud, la South Bank<sup>53</sup>, et lance au début des années 1980 une très vaste opération d'urbanisme, la reconquête des friches industrialo-portuaires en aval du Tower Bridge, les désormais célèbres *docklands*. Aménagé autour d'anciens bassins à flot et d'entrepôts réhabilités, l'ensemble couvre une surface de quelque deux mille hectares et comporte un parc important de logements haut de gamme ainsi qu'un secteur d'habitat social, des immeubles de bureaux et des locaux pour des industries légères et de la haute technologie. Cette opération qui n'est que la première d'une longue série de réaménagement d'anciens sites portuaires le long de la Tamise en direction de son embouchure, est l'objet de nombreuses publications<sup>54</sup>, d'études et de visites. Ainsi, en 1987, une délégation de la Communauté urbaine de Lyon, qui a des projets de réutilisation des anciens espaces industriels et portuaires à Gerland, se rend à Londres pour visiter les nouveaux quartiers des *docklands*<sup>55</sup>.

Comme les opérations sur le continent américain, la reconversion des ports britanniques témoigne d'une attention particulière portée au patrimoine portuaire, à la réhabilitation des bâtiments anciens et à la conservation de vestiges industrialo-portuaires (comme la restauration des anciens canaux de Manchester), attention qui s'inscrit dans une nouvelle sensibilité pour le patrimoine industriel en général. Après

---

<sup>52</sup> Lire en particulier : Chaline, Claude, « La reconquête des "waterfronts" au Royaume-Uni et le cas de Glasgow », *Ces ports qui créent des villes*, Paris, L'Harmattan, 1994, pp. 71-102.(CDU 31047)

<sup>53</sup> Voir à ce sujet : Henze, Eva, « Londons Süden im neuen Licht – Enlightened South London », *Topos. European Landscape Magazine*, n° 34, mars 2001, pp. 78-84.(IA P688)

<sup>54</sup> Sur l'opération des *docklands* à Londres, voir : Prélorenzo, Claude ; Memmi, Nicolas, « Docklands, Londres », *Habiter la ville portuaire ; huit grands projets internationaux*, op. cit., pp. 30-39 (CDU 36863) ; *London Docklands today*, plaquette éditée par la London Docklands Development Corporation, Londres, 1997(IA 38787); Chaline, Claude, « Régénération urbaine en Europe. Les Docklands de Londres », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 332, janvier-février 2001, pp. 36-43.(CDU)

<sup>55</sup> Visite évoquée par Gras, Pierre, « Lyon : des rives de rêve ? », *Diagonal*, n° 64, février 1987, pp. 20-21.(CDU)

les usines et les mines, les ports font l'objet d'une curiosité croissante, les citadins découvrent les docks ou bassins à flot, les grues, les magasins et les quais.

A partir de la fin des années 1980, le mouvement est en marche et la *waterfront attitude* caractérise dorénavant nombre de politiques urbaines. « *La ville bleue*, écrit Claude Prelorenzo, *tend à remplacer (...) la ville verte de l'urbanisme des CIAM*<sup>56</sup>. » Les villes européennes situées au bord de l'eau – Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Barcelone, Séville, Bilbao, Lisbonne, Gênes, Copenhague, Oslo, Hambourg, Francfort-sur-le-Main, Duisburg... – commencent à réaménager les emprises de leurs anciens ports. En dehors du continent européen, des villes comme Buenos Aires, New York, Toronto, Sydney, Shanghai ou La Havane, se penchent sur le devenir de leurs friches portuaires<sup>57</sup>. Les options d'aménagement sont aussi diverses que les situations des anciens ports dans les villes et que les besoins de celles-ci<sup>58</sup>. De manière générale, les espaces sont réservés à des activités attractives dans les domaines de l'immobilier d'entreprise, de l'habitat, des loisirs, du tourisme et de la culture. Le processus de réaffectation des espaces portuaires même encore partiellement utilisés mais condamnés à terme, est fréquemment déclenché par l'organisation d'une manifestation de portée internationale comme les Jeux olympiques à Barcelone (1992), l'Exposition internationale Christophe Colomb à Gênes (1992) ou l'Exposition universelle à Séville (1992).

En France, la plupart des grands ports de mer se dotent d'outils et de projets de transformation des espaces portuaires au cours des années 1990, comme Marseille (projet Euro-Méditerranée), Le Havre (projet Le Havre 2000), Dunkerque (projet

---

<sup>56</sup> Prelorenzo, Claude, « L'aménagement des interfaces entre villes et ports », *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 77, 1995, pp. 36-46.(CDU) L'article est reproduit dans : Prelorenzo, Claude (dir.), *Expérimentation en sites portuaires...*, *op. cit.*, pp. 2-11 (CDU 34809)(citation p. 5).

<sup>57</sup> Voir, hormis les publications citées dans la note 15 : *Les Annales de la recherche urbaine : Grandes villes et ports de mer*, n° 55-56, septembre 1992 (CDU); Chaline, Claude (dir.), *Ces ports qui créèrent des villes*, *op. cit.*(CDU 31047) ; Rodrigues-Malta Rachel, « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe », *op. cit.*(CDU)

<sup>58</sup> Selon les auteurs autorisés, on peut distinguer plusieurs générations de reconversion de *waterfronts*. La première génération est représentée par les opérations de Baltimore (*Inner Harbor*) et Boston (*Union Wharf*) qui visent essentiellement à reconquérir une centralité perdue. Les *docklands* de Londres illustrent une deuxième génération qui poursuit un double objectif, la requalification physique de vastes territoires et la reconversion de la base économique locale. Une troisième génération, qui regroupe des villes comme Barcelone, Bilbao, Gênes et Marseille, se caractérise par des opérations de reconversion de dimension moins importante, l'objectif étant principalement la création d'une nouvelle articulation entre l'espace portuaire et la ville. Cf. Chaline, Claude, *Ces ports qui créèrent des villes*, *op. cit.*(CDU 31047) ; Rodrigues-Malta, Rachel, « Une vitrine métropolitaine sur les quais », *op. cit.*(CDU)

Neptune) ou Saint-Nazaire (projet Ville-Port)<sup>59</sup>, projets qui visent autant la restructuration des installations portuaires afin de faire face aux données du marché actuel qu'une meilleure articulation entre la ville et le port. Parmi les villes fluviales, Lyon fait figure de pionnière en votant dès janvier 1991 un « Plan bleu » qui a pour objectif de doter la Communauté urbaine d'un schéma global d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône. Si dans d'autres villes fluviales ou fluvio-maritimes des concours sont lancés et des réflexions engagées au cours de cette même décennie, des projets concrets tardent par contre à se mettre en place.

### 3. Ecrits, colloques et rencontres

Après une longue période où seuls les géographes et les économistes s'intéressaient au milieu fluvial, d'autres disciplines commencent à s'ouvrir aux questions de l'eau en ville, de l'eau et la ville, des relations ville-port ou ville-fleuve. Depuis le début des années 1980, cette nouvelle sensibilité s'exprime à travers dossiers et articles, colloques et rencontres. Sur le terrain des associations se créent, sensibilisant les citoyens et acteurs de la vie urbaine. Des structures sont mises en place pour intéresser les élus à la question, comme la mission Environnement urbain à la Délégation de la qualité de la vie. Au Plan urbain, une commission pour la valorisation du milieu urbain lance en 1985 le programme « Eau dans la ville », sujet qui fait l'objet d'un numéro des *Annales de la recherche urbaine* en avril 1986. Si, dans un premier temps, les interrogations sont plutôt centrées sur des thèmes de génie urbain, l'intérêt pour les rives urbaines et leur aménagement se fait rapidement, et parallèlement, sentir. Tout au long des années 1980, les revues d'urbanisme, d'architecture ou de paysagisme publient articles et dossiers traitant de la question en général ou évoquant des opérations particulières. En 1980, la petite revue *Archivert*, éditée par de jeunes paysagistes, réunit dans un numéro spécial des réflexions poétiques et imaginaires autour du thème de l'eau et des évocations de réalisations d'aménagements paysagers en rapport avec les fleuves qui

---

<sup>59</sup> Selon Claude Prelorenzo, les ports français accusent un certain retard par rapport aux ports européens. Ce retard serait dû, entre autres, au renouvellement des installations portuaires après les destructions occasionnées par la Deuxième Guerre mondiale, les ports français disposant de ce fait d'outils portuaires plus modernes. Cf. Prelorenzo, Claude, « Port-Reconversion : Advances and Delays in France », *Aquapolis*, n° 3-4, 4<sup>e</sup> trimestre, septembre-décembre 1999, pp. 69-73.(CDU)

traversent les villes<sup>60</sup>. La revue *Urbanisme* consacre en 1984 un dossier à la « Présence de l'eau », où l'eau est traitée dans une approche sensible « à travers les cinq sens », mais aussi sous l'angle de l'aménagement urbain et de sa réintégration dans les projets d'urbanisme<sup>61</sup>. Le numéro de septembre 1986 de la même revue nous invite à découvrir des projets et des opérations concernant les rives de l'Arno, du Pô, de la Tamise, des rivières d'Ile-de-France, de la Loire et de la Sèvre-Niortaise<sup>62</sup>. En 1987, le dossier « Berges : entre ville et fleuve » de la revue *Diagonal* aborde enfin la question de la réconciliation entre la ville et sa voie d'eau<sup>63</sup>.

Parallèlement, les rapports entre l'eau et la ville sont examinés dans le cadre de colloques et de rencontres qui réunissent géographes<sup>64</sup>, historiens, élus, techniciens des villes et autres acteurs de la vie urbaine : colloque « Ville et fleuve » (Lyon, mai 1985), journées d'études du CREPIF sur la reconquête et le réaménagement des berges en région Ile-de-France (Paris, décembre 1985), colloque « La ville et le fleuve » (Lyon, avril 1987), rencontre de la Fédération nationale des agences d'urbanisme sur « La ville et l'eau » (Nantes, octobre 1987), ou colloque « La ville et son fleuve » (Bordeaux, octobre 1989)<sup>65</sup>. Les rencontres qui ne cessent de se multiplier durant les années 1990, sont l'occasion de confronter les expériences françaises et étrangères en matière de reconquête des rives et des voies d'eau et d'apporter des éléments de réponses aux questions d'ordre juridique, institutionnel et technique que pose toute entreprise de réhabilitation. Par ailleurs, l'Association internationale Ville et Port, créée en 1987 au Havre afin de favoriser les échanges

---

<sup>60</sup> *Archivert*, n° 5, 1<sup>er</sup> trim. 1980.(CDU)

<sup>61</sup> *Urbanisme*, n° 201, avril-mai 1984, pp. 42-87.(CDU)

<sup>62</sup> *Urbanisme*, n° 215, septembre 1986, pp. 134-142.(CDU)

<sup>63</sup> *Diagonal*, n° 64, février 1987, pp. 10-22.(CDU)

<sup>64</sup> Dans le cadre du 25<sup>e</sup> congrès international de géographie de 1984, une intervention de Claude Chaline traite de la reconquête des fronts fluviaux et portuaires. Cf. Chaline, Claude, « La reconquête d'un espace métropolitain : les fronts fluviaux et portuaires », *Vingt-cinquième congrès international de géographie. Paris (août 1984) ; Symposium : les grandes métropoles mondiales, Cahiers du CREPIF, n° 9, 1984*, pp. 236-245.(CDU)

<sup>65</sup> Les colloques ont pour la plupart fait l'objet de publications : *Colloque « Ville et fleuve », Lyon, 13-14 mai 1985, Communications*, Paris, STU, 1985 (organisé sous les auspices de la commission Lyon Ville fluviale, de l'Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, du service technique de l'urbanisme et du *Moniteur*) ; Chaline, Claude, *Reconquête et réaménagement des berges en région d'Ile-de-France. Table ronde du lundi 16 décembre 1985*, Paris, CREPIF, 1986 (table ronde organisée par l'APUR, l'IAURIF, l'agence des espaces verts, le CREPIF et le Port autonome de Paris) (IA 22316) ; *La ville et le fleuve. Colloque tenu dans le cadre du 112<sup>e</sup> congrès national des Sociétés savantes...*, op. cit.(CDU 22841) Le colloque de Bordeaux, organisé par la COFHUAT (Confédération française pour l'habitation, l'urbanisme et l'aménagement du territoire) est traité dans : Puissant, Sylvie, « La ville et son fleuve. A propos d'un colloque », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 3, 1990, pp. 403-423.(CDU)

d'informations entre les collectivités locales, les opérateurs urbains et portuaires et les entreprises, organise son premier forum dans cette même ville en janvier 1988. Les questions portent sur l'évolution des ports et la nécessaire réorganisation des espaces portuaires, dans les villes maritimes comme dans les villes fluviales<sup>66</sup>.

Si les années 1980 sont celles de la réflexion, d'un regard historique sur le couple ville-fleuve et de la confrontation des idées, la décennie suivante voit le lancement des premières études et concours. Aujourd'hui, l'aménagement des berges et des quartiers riverains est considéré comme un fait urbanistique à part entière, comme en témoigne, par exemple, le numéro annuel « Aménagement 2004 » du *Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment* qui introduit une nouvelle rubrique intitulée « Villes et fleuves » prenant place entre les rubriques « Nouveaux quartiers » et « Commerces et loisirs ».

#### **4. Les projets se préparent**

Les revues, actes de colloque et autres publications nous révèlent, au cours des années 1980, une multitude d'initiatives et de projets s'articulant autour de l'eau. Plans bleus ou livres verts mettent les berges à l'honneur, des projets d'urbanisme, dans lesquels l'eau est considérée comme un atout, un faire-valoir des opérations, un élément de nature à exploiter, se multiplient. La ville de Montpellier, par exemple, à l'occasion de son opération « Antigone », projette la mise en valeur de sa rivière, le Lez, qui traverse le nouveau quartier, par l'aménagement de ses berges en lieu de promenade<sup>67</sup>. La ville de Nancy qui cherche à faire revivre les bords de la Meurthe, imagine un temps de les rendre plus attrayants en y installant de nouvelles halles, projet confié à Sir Norman Foster. Un syndicat de riverains propose à Orange des solutions « douces » anti-crue pour la Meyne, connue pour ses débordements saisonniers, permettant parallèlement l'aménagement des berges avec cheminements, paysagement et passerelles, aménagement qui serait le point de

---

<sup>66</sup> *Villes et ports. Actes du forum, op. cit.*(CDU 20188)

<sup>67</sup> Marot, Florence, « Le Lez dans tous ses visages », *Diagonal*, n° 64, février 1987, pp. 14-16.(CDU)

départ pour la réhabilitation du vieux centre<sup>68</sup>. Une autre ville du Midi, Vitrolles, profite de l'existence de petits canaux d'irrigation à ses portes pour installer de nouveaux quartiers. La rénovation des canaux s'accompagne de la création de cascades, d'une pataugeoire et d'une zone de végétation humide<sup>69</sup>. L'opération est menée par l'EPAREB (Etablissement public des Rives de l'Etang de Berre) qui s'érige contre le « busage » systématique des petits canaux au fur et à mesure de l'extension urbaine et au détriment de tout un paysage bocager d'arbres et de haies. Cette nouvelle attitude sensible à l'environnement naturel se retrouve à la Grande-Synthe, ville nouvelle des années 1970 dans la Communauté urbaine de Dunkerque, qui met à profit, pour la ZAC du Courghain, le drainage nécessaire du terrain pour créer des canaux d'irrigation. L'eau y remplit une fonction d'agrément et aussi une fonction sociale, celle de la trace visible d'un espace et d'un bien partagé<sup>70</sup>. Reprendre contact avec l'eau, avec la rivière, est aussi le moteur pour l'aménagement des quais à Epinal sur la Moselle en 1981, un des premiers exemples en France, certes modeste, de la mise en valeur d'une façade fluviale, opération menée conjointement avec la rénovation du quartier Nord de l'île. Sur les berges de la Moselle, invisibles depuis la ville en raison d'un quai haut de cinq à six mètres, est aménagé un quai bas inondable mais accessible, séparé du niveau haut par un talus engazonné, tandis que sur la partie supérieure sont créés un jardin et un parking paysagé<sup>71</sup>.

Au tout début des années 1990, l'Association française pour la protection des eaux (AFPE) et l'Association des ingénieurs des villes de France, en partenariat avec les magazines *Urbanisme* et *Le Progrès de Lyon*, organisent un concours afin de promouvoir des projets d'aménagement urbain qui « *prennent en compte le milieu naturel aquatique, contribuent à sa mise en valeur ou utilisent l'eau comme élément architectural* »<sup>72</sup>. Le concours réunit une trentaine de projets venus de toute la France. Les trois finalistes sont la ville d'Amiens avec le projet d'intégrer ses cours

---

<sup>68</sup> Devedjian, Jocelyne, « Orange : ville et riverains solidaires », *Diagonal*, n° 64, *op. cit.*, pp. 20-21.(CDU)

<sup>69</sup> Demouchy, Georges, « L'irrigation change de décor », *Urbanisme*, n° 201, avril-mai 1984, p. 63.(CDU)

<sup>70</sup> Guislain, Claude, « Jeu urbain avec canaux », *Urbanisme*, n° 201, *op. cit.*, p. 60 (CDU); Devedjian, Jocelyne, « Grande-Synthe : faire avec l'eau », *Diagonal*, n° 64, *op. cit.*, pp. 18-19.(CDU)

<sup>71</sup> Bayle, Christophe, « Epinal : un quai inondable », *Urbanisme*, n° 201, *op. cit.*, pp. 52-53.(CDU)

<sup>72</sup> Nicolazo, Jean-Loïc, « Au Confluent de l'eau et de l'urbanisme », *Urbanisme*, n° 269, décembre 1993, pp. 64-66.(CDU)

d'eau dans l'aménagement de la ville, Cran-Gevrier, commune de la banlieue d'Annecy, qui souhaite faire du Thion le pivot de la réhabilitation du cœur de la ville, et Agde qui projette de revaloriser les bords de l'Hérault et du canal de Midi dans la vieille ville<sup>73</sup>.

L'idée que l'eau a non seulement une fonction d'assainissement et d'alimentation, mais également celle d'agrémenter le milieu urbain et de jouer une fonction sociale, voire de servir de support à une politique d'embellissement, a fait son chemin. Si certaines villes ont toujours soigné leurs quais comme Paris, ou les ont réhabilités pour satisfaire une demande touristique comme Strasbourg, le long de l'Ill et des canaux<sup>74</sup>, il s'agit là d'opérations ponctuelles, où il n'est pas encore question de réconciliation entre la ville et son cours d'eau. Ce sont souvent des citoyens attachés au visage fluvial de leur cité, et parfois même des usagers directs qui, s'émouvant de l'état de dégradation des berges et de tout un patrimoine fluvial, réveillent les consciences. Ainsi, à Lyon, ce sont les occupants d'habitations flottantes regroupés en association qui, dans les années 1980, dénoncent l'état des berges et des basports utilisés à des fins de stationnement et de décharge, alertant riverains et élus. Avec l'installation massive de péniches le long des quais, les Lyonnais s'étaient aperçus que les berges pouvaient être utilisées autrement que comme parking. L'association qui milite depuis des années pour un environnement urbain de meilleure qualité, propose avec d'autres usagers et riverains du Rhône et de la Saône de contribuer activement à une réflexion globale sur l'aménagement des rives<sup>75</sup>. Pourtant, l'état des berges et leur non-accessibilité avaient conduit les élus locaux à créer dès 1981 la commission «Lyon Ville fluviale » qui œuvre pour la reconquête urbaine des rives dans le souci d'une politique d'ensemble<sup>76</sup>. A Nantes

---

<sup>73</sup> A propos du projet de la ville d'Agde, lire : Badie, Catherine, « Agde, de la station à la ville », *Diagonal*, n° 108-109, août-octobre 1994, pp. 74-76.(CDU)

<sup>74</sup> Les berges des cours d'eau et des canaux de Strasbourg ont été aménagées dans le cadre d'un Plan vert élaboré par l'Agence d'urbanisme en 1974. Cf. Dupont, Hervé, « Aménagement des cours d'eau à Strasbourg », *Ville et fleuve. Rencontre diagonal, Lyon, 13-14 mai 1985, Communications*, Paris, STU, 1985, non pag. (CDU 22890)

<sup>75</sup> Pour amorcer le mouvement, l'Association Rhône-Alpes de l'habitat fluvial a planté deux arbres quai de Serbie qui sert de point d'amarrage à une quinzaine de péniches. Voir : Gras, Pierre, « Lyon : des rives de rêve ? », *op. cit.* ; Vardanega, Valérie, « La situation des établissements flottants à Lyon », *La ville et le fleuve. Colloque tenu dans le cadre du 112<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes...*, *op. cit.*, pp. 397-404.(CDU 22841)

<sup>76</sup> Voir les actes de la rencontre organisée par la commission Lyon Ville fluviale en 1985 : Pelletier, Jean ; Rivet, Martine, *Ville et fleuve. Des villes à la reconquête de leurs fleuves : réflexions à partir*



également, plusieurs associations, regroupant personnalités de la vie publique, chercheurs, archivistes, anciens cadres et ouvriers des chantiers navals et défenseurs de l'environnement, sont à l'origine de la redécouverte du visage fluvial et maritime de leur ville. Avec les élections de 1989, leurs préoccupations sont reprises par la nouvelle municipalité qui en fait un point fort de son programme<sup>77</sup>. A Bordeaux, sous la municipalité de Jacques Chaban-Delmas, les quais, peu à peu abandonnés par le port, font l'objet d'un grand projet au début des années 1980<sup>78</sup>. Présenté comme le grand projet urbanistique de la fin du siècle, le schéma d'aménagement prévoit la construction d'une façade moderne sur la rive droite face à la façade du XVIII<sup>e</sup> siècle rive gauche et la création d'un nouveau franchissement de la Garonne au droit de la place des Quinconces. Le projet fait alors grand bruit à Bordeaux et la participation massive des Bordelais au référendum organisé par le journal *Sud-Ouest* montre l'intérêt que ceux-ci portent à la question, tout en relevant la forte hostilité que suscitent ces propositions. Celles-ci ont cependant le mérite de faire prendre conscience des enjeux que représente l'aménagement des quais bordelais.

Si la plupart des villes fluviales commencent en effet à se préoccuper du devenir des espaces laissés vacants et de l'état des berges au cours des années 1980, engageant réflexions, études d'orientation et premiers concours, la complexité du statut juridique et foncier des berges et des espaces portuaires, relevant généralement du domaine public fluvial, représente un frein à la mise en place de projets d'ensemble cohérents. A l'instar d'opérations engagées à l'étranger, dix voire vingt ans peuvent s'écouler entre les études préalables et la concrétisation des projets sur le terrain.

---

*des exemples de Lyon, Montréal, Torun ; actes des rencontres tenues à Lyon, 13-14 mai 1985*, Lyon, Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine, 1985.(CDU 22890)

<sup>77</sup> Voir : Auffray, Danièle ; Guillermin, Alain, « Nantes vénitienne, la ville au cœur de l'arc atlantique », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 55-56, septembre 1992, pp. 70-77.(CDU)

<sup>78</sup> Ce projet est évoqué dans : Guillaume, Pierre, « Bordeaux et son fleuve depuis 25 ans », *op. cit.*(CDU 22841)

## 5. Le statut des berges

L'espace fluvial est le siège de multiples activités intéressant des acteurs divers (Etat, collectivités territoriales, acteurs économiques et autres usagers comme les fédérations de sports nautiques ou de pêche), pour lequel il s'agit d'organiser la coexistence d'intérêts parfois divergents. Compte tenu de la complexité résultant de la multiplicité des usages, l'espace fluvial est régi par un droit tout aussi complexe<sup>79</sup>. Le statut juridique des berges dépend tout d'abord du statut juridique du fleuve, élaboré dans l'intérêt presque exclusif de la navigation. Les cours d'eau qualifiés de « navigables » ou « flottables » appartiennent au domaine public fluvial (naturel) selon la nomenclature établie par l'Etat en 1835<sup>80</sup>. Le caractère de domanialité publique peut être aussi attribué aux cours d'eau assurant l'alimentation des voies navigables, les besoins de l'agriculture et de l'industrie ou la protection contre l'inondation. Par ailleurs, les terrains compris dans les emprises des ports fluviaux, les caves des berges situées devant ces ports, les quais affectés au trafic fluvial, les ouvrages publics construits sur le bord des rivières navigables ou dans leur lit ainsi que les canaux de navigation sont incorporés dans le domaine public fluvial (artificiel). Pour simplifier, on pourrait dire que l'espace rural est surtout concerné par les cours d'eau non domaniaux, tandis que l'espace urbain est le plus souvent caractérisé par des cours d'eau domaniaux.

La gestion du domaine public fluvial incombe depuis 1991 à Voies navigables de France (VNF)<sup>81</sup> ou, pour certains secteurs affectés à l'exercice d'activités économiques, aux ports autonomes, établissements publics administratifs placés sous

---

<sup>79</sup> Voir à ce sujet : Schmit, Bruno, « Le droit des berges : plus simple qu'il n'y paraît », *Diagonal*, n° 64, *op. cit.*, pp.12-13 (CDU) ; Martin, Jean-Paul, « Ville et fleuve : un territoire complexe à la recherche d'un droit », *La ville et le fleuve. Colloque tenu dans le cadre du 112<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes...*, *op. cit.*, pp. 391-369 (CDU 22841) ; Berthier, Isabelle, « Au risque de s'y perdre », *Diagonal*, n° 163, novembre-décembre 2003, p. 26.(CDU)

<sup>80</sup> Certains cours d'eau en ont été exclus depuis, mais sont maintenus dans le domaine public fluvial, comme par exemple la majeure partie de la Loire depuis 1957.

<sup>81</sup> Voies navigables de France est un établissement public à caractère industriel et commercial, créé en remplacement du Service de navigation fluviale pour assurer la gestion, l'entretien et la valorisation du domaine public fluvial. Il gère 80 000 hectares de domaine public, 2 700 kilomètres de canaux et rivières et 2 000 ouvrages d'art. Il n'a cependant pas la responsabilité de la totalité du domaine public fluvial français. Strasbourg et Paris ont le statut de ports autonomes, le Rhin est cogéré par les pays qu'il traverse, la Compagnie nationale du Rhône a la gestion de ce fleuve, les régions de Bretagne, Pays-de-Loire et Picardie ont accepté le transfert de compétences proposé par la loi du 22 juillet 1983 en matière de voies navigables, celles-ci restant cependant propriété de l'Etat. Les ports de Bordeaux, Rouen et Nantes ont le statut de ports autonomes, dépendant du domaine maritime.

la tutelle du ministère chargé des Transports. Le rôle de VNF est d'entretenir et de consolider les berges pour un bon écoulement des eaux et les activités liées à la navigation fluviale. Sur le plan juridique, la partie domaniale des berges, appartenant à la collectivité publique, pose peu de problèmes pour recevoir des aménagements publics. Sur le plan administratif, cela peut se traduire par une superposition de gestion ou un transfert aux collectivités locales. En effet, depuis la loi du 30 juillet 2003 sur la prévention des risques majeurs, complétée par la loi relative aux responsabilités locales, l'Etat est autorisé à transférer gratuitement la propriété d'une partie de son domaine public fluvial aux collectivités territoriales, à l'exception, toutefois, des voies d'intérêt national utiles au transport des marchandises<sup>82</sup>. Le domaine public fluvial transféré aux collectivités est cependant soumis aux mêmes règles de domanialité que celui de l'Etat et le transfert implique la condition de veiller au respect des règles de cohérence hydraulique.

Les berges associées au domaine public fluvial correspondent habituellement à une bande assez étroite le long du fleuve, dont la délimitation est déterminée par la hauteur des hautes eaux<sup>83</sup>. Celles-ci varient cependant au gré des caprices du cours d'eau et plus encore des travaux accomplis pour en réguler le cours et sont de ce fait susceptibles d'appréciations très diverses selon les époques. De faible largeur, les berges du domaine public fluvial n'offrent qu'une surface aménageable restreinte, de surcroît inondable. Quant aux terrains riverains qui relèvent dans la plupart des cas d'un statut foncier de droit commun, pouvant appartenir à un propriétaire public ou privé, ils sont couverts par des servitudes : une servitude de halage et de marchepied d'une part et une servitude à l'usage des pêcheurs d'autre part. La servitude de halage et de marchepied, instaurée par le code du domaine public fluvial au profit du service de navigation, impose au propriétaire de laisser un espace carrossable de 7,80 mètres de large sur la rive où existe un chemin de halage, et en

---

<sup>82</sup> Voir les propos recueillis par Martine Allaman auprès d'un responsable de la Sous-direction des transports par voies navigables (Direction des transports terrestres) : « Vers une décentralisation à la carte », *Diagonal*, n° 163, novembre-décembre 2003, pp. 27-28 (CDU). Le contrat d'objectifs Etat-VNF, signé en novembre 2004, prévoit le transfert du réseau régional (2 700 kilomètres selon le projet de loi) aux collectivités, le réseau magistral consacré aux transports des marchandises et des passagers restant à la charge de VNF. Cf. Piédalu, Christine, « Le contrat d'objectifs de VNF est signé », *Equipement magazine*, n° 157, décembre 2004-janvier 2005, pp. 18-19 (CDU).

<sup>83</sup> Les hautes eaux sont définies par le Code du domaine public fluvial comme l'ensemble des terrains recouverts par les eaux des cours d'eau domaniaux coulant à pleins bords avant de déborder, en application de la règle dite du « plenissium flumen ». Cf. Martin, Jean-Paul, « Ville et fleuve : un territoire complexe à la recherche d'un droit », *op. cit.*

l'absence de chemin de ne planter ni arbre ni clôture sur une largeur de 9,75 mètres du côté où les bateaux se tirent, et sur une largeur de 3,25 mètres sur la rive opposée. Cette servitude correspond à un objectif d'intérêt général : permettre l'accès des agents pour l'entretien des berges et le libre écoulement des eaux. La servitude à l'usage des pêcheurs (loi du 28 mai 1965) impose au propriétaire de laisser un passage sur une largeur de 3,25 mètres. En dehors de ce cadre réglementaire quelque peu contraignant, la collectivité publique, détentrice d'un projet d'aménagement, se trouve dans la même situation que face à n'importe quel terrain à aménager dont elle n'est pas propriétaire : elle peut offrir une compensation financière, faire une acquisition à l'amiable ou exproprier.

Si le cadre législatif concernant l'espace fluvial a évolué depuis les premières réflexions et projets engagés autour des berges, notamment avec la loi de 2003, les solutions généralement adoptées restent des autorisations d'occupation temporaire ou des conventions de superposition de gestion<sup>84</sup>. Même si la notion d'occupation temporaire peut être considérée comme dissuasive, les collectivités locales ne semblent pas encore faire usage de la possibilité d'acquérir des tronçons du domaine public fluvial, transfert qui implique de supporter les charges de domanialité incombant auparavant à l'Etat.

---

<sup>84</sup> La simple transformation d'un chemin de halage en piste cyclable nécessite une convention de superposition de gestion et les péniches à usage d'habitation bénéficient d'une convention d'occupation temporaire. Ce type de contrat régit également plusieurs voies rapides établies sur berges comme la voie Georges-Pompidou à Paris.

### **III. Un nouveau territoire urbain**

#### **1. Le fleuve, un élément structurant**

Avec les nouvelles notions d'urbanisme qui émergent dans les années 1980 et le rejet de l'urbanisme dit « moderne », les réflexions sur l'aménagement de la ville se portent sur le recyclage urbain et la mise en valeur de la ville existante<sup>85</sup>. D'abord interprétés comme la matérialisation d'un déclin socio-économique, les vides urbains et friches industrielles sont dorénavant considérés comme des opportunités foncières qui peuvent être mises à profit pour lutter contre l'étalement urbain en requalifiant le tissu existant. L'urbanisme d'extension fait place à un urbanisme de conservation qui fait appel à l'histoire et à la mémoire locale et intègre la géographie et la culture du lieu. Cette nouvelle approche conduit les villes à s'interroger sur leur identité, sur les moyens de la révéler et de la (re-)construire. Pour relancer l'économie, attirer entreprises et nouveaux habitants et se distinguer des villes voisines et rivales, la constitution d'une image de marque joue dès lors un rôle fondamental dans les politiques urbaines. Les villes s'interrogeant sur leur relation au fleuve prennent conscience du potentiel que constitue la présence de l'eau dans la ville et du rôle important qu'elle joue dans la mémoire collective.

Autrefois, le fleuve était un élément fort et structurant du développement urbain, des quartiers environnants et de l'animation de la ville. Avec l'abandon des activités générées par le fleuve, sa centralité se perd et l'organisation première de la ville n'est plus lisible. Néanmoins, le fleuve conserve un capital symbolique fort et constitue une ligne de repère fondamentale pour l'orientation et la perception urbaine. La récupération des berges et des espaces portuaires délaissés comme lieux urbains, le retournement de la ville vers son fleuve peuvent ainsi être mis à contribution pour redonner une image valorisante de la ville. Les berges aménagées constituent à la fois une vitrine de la ville et un élément privilégié du paysage urbain. Leur valorisation représente des enjeux multiples pour la ville et le développement local – social, économique, urbain. La création d'espaces réservés aux activités de loisirs (promenades, parcs, équipements de sports nautiques) contribue à

---

<sup>85</sup> Voir le numéro consacré aux « Renouvellements urbains » des *Annales de la recherche urbaine*, n° 97, décembre 2004.(CDU)

l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, en même temps qu'ils représentent un support affectif privilégié de la vie locale. La programmation de nouveaux usages de type touristique, commercial, artisanal, la réaffectation et la réhabilitation d'un patrimoine immobilier industriel attaché à la présence d'eau, permettent de développer les activités économiques de la ville. La réhabilitation des quartiers bordant le fleuve, l'intégration de morceaux de ville jusqu'ici dévalorisés, la réanimation du centre-ville ou l'utilisation de la voie d'eau comme axe de transport collectif peuvent participer à la restructuration globale de la ville. Enfin, la qualité de « l'image de marque » qui peut découler d'une telle mise en valeur représente un enjeu régional, national, voire européen.

Les villes importantes, cœurs d'agglomération, qui avaient découvert la qualité des espaces en bordure de leurs fleuves, se rendent rapidement compte que leurs projets autour des berges nécessitent d'élargir leurs champs d'action traditionnels et d'agir à l'échelle de l'agglomération. Si, aujourd'hui, les politiques urbaines s'inscrivent dans une logique d'agglomération ou d'aire urbaine, les projets autour des fleuves et rivières ne peuvent être cantonnés dans les limites administratives de la seule ville-centre. Les objectifs annoncés dans le « Plan bleu » de Lyon, le « Plan Garonne » à Bordeaux, la démarche « Rives de Loire » à Nantes, l'opération « Rives de Meurthe » à Nancy ou, plus récemment, dans le projet « Loire - trame verte » de l'agglomération orléanaise, mettent en évidence la nécessité de réfléchir à des échelles supra-communales adaptées aux enjeux et à la nature de ces milieux spécifiques. Le fleuve n'est plus considéré comme un couloir traversant la seule ville-centre, très urbanisée, mais dans son épaisseur et sa continuité. Les enjeux urbains, économiques et sociaux sont aussi ceux des communes agglomérées. Nécessairement complémentaires et imbriquées, les actions autour du fleuve exigent une réflexion globale et une concertation entre toutes les communes concernées afin de coordonner les efforts, de planifier les actions et les financements. L'axe du fleuve structure non seulement un territoire, il privilégie aussi de nouvelles coopérations intercommunales autour d'un projet commun et partagé.

Lorsque des élus et acteurs du développement urbain lyonnais, soucieux d'améliorer le cadre de vie des habitants, créent en 1981 la commission « Lyon ville fluviale », celle-ci souhaite collaborer avec toutes les communes de l'aire urbaine concernées

par les deux fleuves lyonnais. Intégrée en 1987 à la nouvelle Communauté urbaine, elle est chargée de suivre et de coordonner tous les projets touchant aux fleuves et rives et de promouvoir une politique d'ensemble. Sur cinquante-cinq communes de l'agglomération, vingt-sept sont riveraines du Rhône ou de la Saône et participent à cette commission animée par l'Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine. A la demande de celle-ci, l'Agence élaborera par la suite le *Plan bleu, schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône*, adopté en janvier 1991 par le conseil de la Communauté urbaine et qualifié par ses auteurs de « *charte des relations nouvelles avec l'eau* » et de « *première tentative en France de replacer dans la globalité de l'espace les actions ponctuelles se déroulant à proximité ou à propos de l'eau* »<sup>86</sup>. Le Plan bleu, qui sera actualisé et affiné en 1997<sup>87</sup>, permet ainsi une planification des actions et des financements de tous les partenaires concernés. L'axe des fleuves est utilisé comme fil conducteur pour fédérer et relier les projets en cours ou à venir.

A Nantes, la reconquête des rives de la Loire et de ses affluents, considérée comme un enjeu central pour l'avenir de l'agglomération, est inscrite dans le Projet 2005 qui fixe les orientations du développement de son district<sup>88</sup>. L'Agence d'urbanisme, chargée en 1997 de mener une réflexion globale sur les rives de la Loire dans les treize communes riveraines de l'agglomération, établit un *Atlas des Rives de Loire*, document qui vise à l'approfondissement de la connaissance de ce territoire et de ses problématiques<sup>89</sup>. Après un travail de diagnostic, réalisé en collaboration avec les services de la Ville, du District et de l'Agence de développement économique, un groupe de travail permanent est chargé d'élaborer des propositions à soumettre aux élus. A la fois outil diagnostique et document de concertation, l'Atlas permet ainsi de

---

<sup>86</sup> Cité par Gras, Pierre ; Jaubert, Albert ; Guy, François, *Révélateurs de ville : Lyon, travaux récents de l'agence d'urbanisme*, Liège, Mardaga, 1995, p. 39.(CDU 32785)

<sup>87</sup> *Plan bleu : schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône*, Lyon, Communauté urbaine de Lyon, 1991 (IA 31920); *Plan bleu ; orientations d'aménagement des berges du Rhône et de la Saône*, Lyon, Agence d'urbanisme, 1998.(AGL E-8216)

<sup>88</sup> Le District de Nantes, créé en 1992, est transformé en 2001 en Communauté urbaine.

<sup>89</sup> Le périmètre étudié concerne une bande d'un kilomètre de part et d'autre de la Loire sur quarante-sept kilomètres correspondant aux treize communes riveraines de la Loire de la Communauté urbaine de Nantes et représentant une surface de dix mille hectares. Cf. « Etudes "Rives de Loire", un processus d'aide à la décision », *Le fleuve et ses territoires...*, op. cit., pp. 80-87.(CDU 57517)

servir de guide à une multitude d'initiatives communales liées au fleuve et de créer une culture commune en mobilisant les acteurs à l'échelle de l'agglomération<sup>90</sup>.

Si les actions démarrent généralement par la valorisation d'espaces situés en cœur d'agglomération, les plans élaborés collectivement servent à terme des objectifs de valorisation d'ensemble d'un patrimoine naturel, bâti et paysager structurant pour toute une agglomération. Malgré des relations particulières de chaque commune avec son fleuve, des données géographiques diverses, des surfaces plus ou moins importantes à aménager ou à urbaniser, les plans relèvent d'une logique de continuité permettant de tisser des liens entre les communes concernées et d'atténuer le phénomène de coupure territoriale. Le fleuve y joue un rôle de repère urbanistique identifiable et clairement lisible.

Le fleuve rassembleur ou fédérateur est aussi à l'origine de projets dépassant l'échelle de l'agglomération pour servir d'élément structurant à des territoires beaucoup plus vastes. Le projet de développer une métropole associant les villes de Nantes et de Saint-Nazaire fait de la Loire, de son identité et de sa lisibilité, le fil conducteur pour la recomposition de tout un territoire<sup>91</sup>. La mission Val de Loire, créée à la suite de l'inscription en 2000 du Val de Loire comme patrimoine mondial de l'Unesco en tant que paysage culturel, coordonne, anime et participe à la mise en œuvre et au suivi d'un programme d'actions élaboré pour un territoire d'une superficie de 800 km<sup>2</sup> et d'une longueur de 280 kilomètres. La charte d'engagement qui vise à conserver et mettre en valeur l'héritage paysager et culturel de cette portion du fleuve, concerne cent soixante communes dont les agglomérations d'Angers, de Tours, Blois et Orléans<sup>92</sup>.

---

<sup>90</sup> Voir : Allaman, Martine, « Nantes. Ambition et précaution », *Diagonal*, n° 141, janvier-février 2000, pp. 19-22 (CDU); Allaman, Martine, « Rives de Loire. Diagnostic et soins pour rives meurtries », *Diagonal*, n° 163, novembre-décembre 2003, pp. 46-49.(CDU)

<sup>91</sup> Lire à ce propos le chapitre « La métropole : vers une stratégie du territoire », *Nantes. La Loire dessine le projet*, Masbounji, Ariella (dir.) ; Gravelaine, Frédérique de, Paris, éditions de la Villette, 2003, pp. 179-191.(CDU 56774)

<sup>92</sup> Voir : Tremblay, Dominique, « La mission Val de Loire », *Le fleuve et ses territoires...*, *op. cit.*, pp. 126-129.(CDU 57517)



## 2. Des acteurs nombreux

La prise en considération nouvelle du fleuve, dans une logique de « territoire » dépassant à la fois les limites communales et les compétences d'une seule administration, nécessite de mettre en place de nouvelles alliances pour mener à bien les projets de reconquête des berges. Ceux-ci peuvent seulement se réaliser dans le cadre d'une concertation entre tous les acteurs concernés, que ce soit entre les communes ou que ce soit entre celles-ci et des institutions supra-communales comme le département, la région et les différents services de l'Etat, Voies Navigables de France, les Agences de Bassin, la Compagnie nationale du Rhône pour les Rhodaniens, mais également les chambres de commerce et d'industrie et les ports autonomes. Dans l'aménagement du territoire, les fleuves apparaissent comme un vecteur important et utile de politiques concertées. L'aménagement des berges permet en effet d'aborder de façon transversale les problématiques de territoires, dans la diversité de leurs échelles, de leurs composantes et de leurs acteurs. Il s'agit d'organiser des partenariats, d'établir des conventions et des chartes réunissant tous les intéressés, publics et privés. Il s'agit aussi de se doter d'outils et de structures permettant d'assurer une maîtrise d'ouvrage à l'échelle de l'agglomération pour le compte des collectivités<sup>93</sup>. S'unir autour d'un projet commun, transcender les approches sectorielles et administratives, est cependant une démarche complexe exigeant un raisonnement à long terme. Des conflits de compétences ou d'intérêts entre les principaux acteurs de l'aménagement urbain peuvent parfois entraver la mise en place d'une structure institutionnelle unique pour la reconversion du fleuve.

Voies navigables de France est aujourd'hui un partenaire privilégié dans les projets d'aménagement des berges. L'établissement public dont le rôle est de gérer, d'exploiter et de moderniser le plus grand réseau européen de voies navigables et de faire cohabiter les intérêts multiples des usagers de la voie d'eau, a en effet développé une politique de valorisation du patrimoine fluvial, dans une démarche partenariale aux côtés de l'Etat et des collectivités. VNF « *entend d'une part,*

---

<sup>93</sup> Voir à ce sujet : « Entretiens de l'aménagement. Atelier n° 5. Maîtrise d'ouvrage urbaine : quelles évolutions dans les dispositifs de conduite de projet ? », *Urbanisme*, n° 326, septembre-octobre 2002, pp. 58-60 (CDU); Atger, Catherine, « Maîtrise d'ouvrage urbaine à la française », *Diagonal*, n° 167-168, février 2005, pp. 22-24.(CDU)

*améliorer l'intégration de la voie d'eau au sein du tissu urbain dans le cadre d'un développement local solidaire et, d'autre part, (...) développer, valoriser et restructurer la voie d'eau elle-même*<sup>94</sup> ». Associé à la politique de la ville, VNF collabore avec la Délégation interministérielle à la Ville, permettant l'intégration de programmes de mise en valeur de la voie d'eau dans les dispositifs locaux de renouvellement urbain, démarche officialisée par une convention signée en 2001. Cette politique de « *coopération urbaine (...) s'appuie sur une logique de projets concertés avec les collectivités locales* ». A Lyon par exemple, VNF a engagé un partenariat de gestion avec la Communauté urbaine en mars 1997 sur la consolidation des quais, étape préalable aux aménagements proposés par le Plan bleu. Une charte, conclue pour une durée de cinq ans et renouvelable, prévoit la prise en charge financière de ces travaux de restauration par VNF, responsable de l'entretien du chenal navigable et de la mise en valeur du domaine public fluvial, et par la Communauté urbaine, responsable de l'aménagement des berges. L'ensemble des bas-ports non concédés doit faire l'objet d'une superposition de gestion au bénéfice de la Communauté urbaine<sup>95</sup>. Partenaire incontournable pour qui veut intervenir sur le domaine public fluvial, VNF est aujourd'hui engagé dans un grand nombre de projets d'aménagement et de développement de sites en bordure des fleuves et canaux<sup>96</sup>.

A côté des acteurs institutionnels et économiques sont également apparus de nouveaux protagonistes. Depuis une vingtaine d'années, les gouvernements urbains affichent la volonté de donner la parole aux habitants et de les associer à la conception des projets dans le cadre de consultations ou de concertations. Leur implication dans le processus de fabrication de la ville, longtemps considérée comme secondaire, devient un élément moteur des politiques de la ville. La mise en place de dispositifs de concertation, comme les conseils de quartier, est accompagnée d'une

---

<sup>94</sup> Cette citation et la suivante proviennent du site de Voies navigables de France : [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr). Les orientations d'actions qui fondent la démarche de VNF concernent plus particulièrement « *la qualité et l'attractivité de l'espace public ; l'appropriation des espaces au bord des voies d'eau par les habitants ; la création d'activités économiques et la création d'emplois ; le développement et la valorisation du domaine confié par l'Etat à VNF* ».

<sup>95</sup> Voir le chapitre « Un faisceau de politiques complémentaires et déterminants », *Plan bleu*, 1998, *op. cit.*, pp. 36-37.(AGL E-8216)

<sup>96</sup> Dix sites « expérimentaux » à forte potentialité de développement ont été retenus lors d'une phase de préfiguration et concernent les villes d'Arles, de Béziers, Champigny-sur-Marne, Dunkerque, Lille, Mantes-la-Jolie, Meaux, Roanne, Roubaix et Saint-Dizier. Cf. le site de VNF: [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr).

stratégie de communication et de médiatisation. Dans un premier temps et afin de sensibiliser les citoyens aux changements et actions envisagés, afin qu'ils retrouvent le chemin des berges et se familiarisent avec ces espaces auparavant inaccessibles, spectacles et autres événements sont organisés pour réanimer les lieux. A Nantes, on monte *Othello* de Shakespeare dans un des hangars des anciens chantiers Dubigeon, spectacle qui attire douze mille spectateurs, et une exposition d'art contemporain est organisée dans les entrepôts de la Sucrière sur le site de Lyon Confluence en 2003. La ville de Rouen, en partenariat avec le Port autonome, organise durant les années 1980 toute une série d'événements sportifs autour de la Seine<sup>97</sup>. Bordeaux connaît son rassemblement de voiliers avec la course de la Cutty Sark en 1990 et ouvre ses quais au Mondial café (grande manifestation consacrée au football lors de la Coupe du monde) en 1998, à la fête du vin et à un marché campagnard tous les dimanches<sup>98</sup>. Les Orléanais sont invités depuis 2003 à investir les quais dans le cadre du Festival de la Loire. L'exposition-spectacle intitulée « Universeine », organisée à Issy-les-Moulineaux par le Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement des Hauts-de-Seine en 1991, a pour objectif de préparer les Alto-Sénonais aux mutations de l'espace qui borde la Seine et de donner la parole à de jeunes architectes sur des thèmes liés à l'aménagement des berges<sup>99</sup>. Faire revivre ces espaces longtemps perçus comme répulsifs, inciter les citoyens à les regarder d'un œil nouveau, constituent une première étape de la reconquête des territoires du fleuve. L'organisation de réunions publiques ou l'exposition des projets permettant aux citoyens de s'exprimer en est une deuxième. A Nantes, les projets concernant l'île de Nantes sont présentés dans un ancien hangar du port qui devient un lieu d'information et de concertation pour le grand public. Auparavant, un dispositif de concertation pour l'aménagement de l'île avait été mis en place par la municipalité, réunissant les acteurs institutionnels et économiques ainsi que les associations mobilisées pour la défense de la mémoire

---

<sup>97</sup> Les 24 heures Motonautiques, la Course de la Liberté, les Voiles de la Liberté, le Championnat d'Europe de ski nautique et l'Armada de la Liberté.

<sup>98</sup> Sans oublier le croiseur *Colbert*, un navire de guerre amarré dans le port de la Lune depuis le début des années 1990, et qui est devenu le monument le plus visité de Bordeaux.

<sup>99</sup> L'exposition est présentée dans un ancien bâtiment industriel transformé en un gigantesque plan d'eau de 4 000 m<sup>2</sup> qui peut être parcouru dans une barque motorisée. Cf. « Universeine : l'eau et le fleuve, sources d'aménagement et de création dans la ville », *Topos* 92, numéro spécial hors-série, octobre 1991.(CDU 25515)

des lieux<sup>100</sup>. Bordeaux consulte ses habitants sur le projet d'aménagement de sa rive droite en 1997 et sur celui du nouveau franchissement de la Garonne en 1998. Les projets d'aménagement du site de Lyon Confluence font l'objet d'une exposition en 1997 qui attire plus de vingt-quatre mille personnes et suscite plus de mille commentaires<sup>101</sup>. Une autre est consacrée en 2002 à l'aménagement de la rive gauche du Rhône ; les Lyonnais sont invités à se prononcer, sur registre et par voie de questionnaire, sur les quatre projets lauréats du concours<sup>102</sup>. L'histoire du site et les différents projets sont présentés dans une péniche amarrée quai Augagneur qui accueille aussi, depuis 2004, une nouvelle exposition intitulée « Ma rive à moi, naturellement »<sup>103</sup>.

Créer un consensus autour d'un projet, associer les habitants aux processus de décisions permet d'intégrer les attentes et les pratiques de la population. Par ailleurs, la négociation entre les différents acteurs du développement urbain paraît aujourd'hui essentielle et constitue un outil indispensable des politiques urbaines. Confronter les points de vue, partager les idées et les décisions avec tous les acteurs concernés sont autant de préambules à la mise en place de projets cohérents.

### 3. L'inscription dans un projet urbain global

Les grandes agglomérations souhaitent aujourd'hui se doter de véritables projets de développement global qui répondent aux enjeux de leurs territoires pour les décennies à venir. Les opérations de réaménagement des berges relèvent de cette dynamique générale de restructuration des agglomérations. En effet, les berges ne peuvent être traitées isolément comme une simple façade sans lien organique avec

---

<sup>100</sup> La municipalité avait mis en place des comités consultatifs de quartiers sur les onze secteurs de la ville, chacun faisant l'objet d'un plan de référence débattu avec les habitants. Cf. Allaman, Martine, « Nantes. Ambition et précaution », *op. cit.*(CDU)

<sup>101</sup> Voir : Berthier, Isabelle, « Lyon Confluence : débat sur la méthode », *Diagonal*, n° 141, janvier-février 2000, pp. 16-19.(CDU)

<sup>102</sup> L'exposition représente la deuxième étape dans cette concertation. Au préalable furent réunis deux cents personnes représentatives des divers groupes susceptibles d'être concernés par le projet. A la suite de l'exposition des projets au grand public et en parallèle à l'élaboration du projet, divers ateliers de concertation, thématiques ou géographiques, ont été organisés.

<sup>103</sup> Voir : Berthier, Isabelle, « Lyon. La rive gauche du Rhône, enfin hospitalière », *Diagonal*, n° 163, novembre-décembre 2003, pp. 35-38 (CDU), et le site du Grand Lyon : [www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com).

la ville. Leur aménagement s'inscrit dans un « réseau » de projets urbains généralement complémentaires et étroitement liés.

Avec la volonté exprimée par de nombreuses municipalités de revitaliser les centres-ville, de les étendre ou de créer une nouvelle centralité, la requalification des berges et des quartiers avoisinants joue un rôle primordial et permet de renouveler l'image du cœur de la cité. Le renforcement de la centralité a pour objectif de susciter le retour de la population résidente après une période de bilan migratoire négatif, mais aussi d'intensifier les flux de visiteurs et de touristes. Participant à la restructuration de la ville entière et en modifiant la géographie, la revitalisation des centres suppose avant tout la réorganisation du réseau des déplacements urbains qui joue aujourd'hui un rôle primordial en matière d'aménagement urbain. Elle est en effet une condition préalable à la revalorisation de la ville en général et des berges en particulier. Si l'objectif prioritaire est de faciliter les relations entre ville-centre et périphérie, il s'agit tout autant de requalifier et de dynamiser les quartiers déshérités du centre. Le réseau des déplacements, aujourd'hui conçu à l'échelle de l'agglomération, constitue l'ossature des transformations de la ville, permettant de donner une nouvelle structure à l'agglomération et de rééquilibrer l'urbanisation.

La politique en matière de déplacements accorde aujourd'hui une plus grande place aux modes « doux », aux piétons, cyclistes et transports en commun, et permet de reconquérir des espaces urbains dominés par la voiture comme le sont en général les quais. Ces nouvelles orientations se retrouvent dans la plupart des plans de déplacements urbains élaborés depuis les années 1990 : détournement du trafic de transit du centre-ville, amélioration des conditions de circulation piétonne et cycliste, réduction de la capacité des grands axes, maîtrise du stationnement, coordination des différents réseaux... Les orientations du Plan bleu de l'agglomération lyonnaise, qui doivent être inscrites dans la définition du plan pluriannuel d'actions du PDU, adopté en 1997, prévoient des actions prioritaires de requalification des quais de la Saône et du Rhône, en terme de vitesse de circulation et de capacité des voies, ainsi que leur adaptation à l'accueil de modes de déplacement non motorisés<sup>104</sup>.

---

<sup>104</sup> Voir *Plan bleu*, 1998, *op. cit.*, pp. 36-37.(AGL E-8216)

Afin de réduire la circulation sur les berges et de pouvoir mettre en œuvre les projets d'aménagement, il s'avère souvent nécessaire de créer ou de compléter les contournements des villes et de mettre en place de nouveaux franchissements des fleuves, réalisations fréquemment accompagnées par une recomposition du réseau des transports collectifs. A Nantes, le contournement de la ville par le périphérique est possible depuis 1991 grâce à un nouveau pont et le projet d'aménagement de l'île de Nantes, cœur des opérations de reconquête des rives de la Loire, s'articule autour de nouvelles lignes de transport collectif qui doivent relier l'île au centre-ville. A Bordeaux, où la reconquête des rives de la Garonne, la création d'un nouveau franchissement et la mise en place d'un nouveau moyen de transport collectif ont toujours été intimement liées, le choix définitif du tramway en 1995 permit de concrétiser également le projet d'aménagement des quais. La réalisation d'un sixième pont à Rouen, trait d'union entre deux autoroutes, permettra un allègement important des trafics sur les quais déjà partiellement réaménagés, et le développement d'un nouveau secteur au pied de ce pont, sur des terrains abandonnés par les activités portuaires<sup>105</sup>.

L'aménagement des berges et quartiers adjacents est ainsi étroitement lié à la mise en place de nouvelles circulations urbaines permettant d'incorporer des morceaux de ville en devenir jusque-là mal raccordés au réseau existant et de réduire les nuisances du trafic sur les voies longeant les berges. Priorité est donnée aux transports en commun et aux parkings souterrains afin de libérer l'espace public du stationnement. La mise en place de nouveaux moyens de transports collectifs – le choix, aujourd'hui, se portant généralement sur le tramway – est habituellement accompagnée d'un travail de requalification des espaces publics. Cette nouvelle approche du paysage urbain caractérise nombre de politiques urbaines, à Lyon, Nantes ou Bordeaux. Le Plan bleu de l'agglomération lyonnaise, par exemple, s'inscrit dans une démarche globale de requalification des espaces publics pour recomposer la ville<sup>106</sup>. Dans les années 1990, après la révision du schéma directeur de l'agglomération, l'Agence d'urbanisme développe une « stratégie globale de l'aire

---

<sup>105</sup> Voir : *Rouen sur Seine. 33 projets d'urbanisme. 2<sup>e</sup> édition réactualisée*, Rouen, Service Communication de la Ville, 2000.(CDU 55495)

<sup>106</sup> Sur la politique des espaces publics à Lyon, voir les articles de Catherine Sabbah : « Projets urbains. Le discours de la méthode » et « Espaces publics. L'invention d'une politique », *Techniques et Architecture*, n° 419, avril-mai 1995, pp. 30-33 et pp. 46-48.(CDU)

métropolitaine ». Cette stratégie repose d'une part sur le développement territorial maîtrisé d'un axe est-ouest et d'autre part sur « l'arc des fleuves », axe nord-est/sud jouant sur l'authenticité de l'image historique et géographique de la ville et la qualité de son site. Le schéma directeur des espaces publics élaboré durant ces années par l'Agence d'urbanisme, à la fois diagnostique de l'existant et outil de travail pour les élus et les professionnels, relève de cette stratégie et propose de « *tisser un réseau continu d'espaces publics dans la ville à différentes échelles pour la requalifier*<sup>107</sup> ». Ce schéma fait partie de toute une série de plans thématiques élaborés par l'Agence d'urbanisme et destinés à requalifier les espaces de la ville, les trois premiers prenant en compte toute l'agglomération : Plan bleu, Plan vert, Plan couleurs, Plan lumière et Plan Presqu'île<sup>108</sup>. Le schéma directeur d'aménagement des berges du Rhône et de la Saône ou « Plan bleu » ne représente par conséquent qu'un des volets de la politique urbaine du Grand Lyon en faveur de la restructuration de l'agglomération toute entière. Il s'inscrit aussi dans la continuité des orientations fixées par le schéma directeur de l'agglomération qui stipule : « *La métropole doit mettre en place une grande trame paysagère et valoriser ses sites fluviaux*<sup>109</sup> ».

L'agglomération lyonnaise est une des premières à évoquer son espace fluvial dans un schéma d'urbanisme. Jusqu'à une époque toute récente, les berges ne rentraient pas en considération dans les plans d'urbanisme. Seuls les terrains en bordure immédiate des fleuves qui font généralement partie du domaine public fluvial, étaient inscrits dans les plans d'occupation des sols et classés en zone naturelle inconstructible. Les projets autour des berges, au départ souvent modestes et se limitant à des espaces assez réduits le long des rives, ont peu à peu pris de l'importance pour participer à des stratégies globales de requalification urbaine dans lesquelles ils trouvent toute leur cohérence.

---

<sup>107</sup> Gras, Pierre ; Jaubert, Albert ; Guy, François, *Révélateurs de ville : Lyon, travaux récents de l'agence d'urbanisme, op. cit.*, p. 117.(CDU 32785)

<sup>108</sup> Ces plans doivent coordonner un ensemble d'interventions : le Plan vert vise la protection des espaces naturels et agricoles et leur prolongation jusqu'au cœur de la ville ; le Plan couleurs est basé sur la définition d'une palette de couleurs permettant la valorisation de différents sites, en particulier sur les quais de la Saône et du Rhône ; le Plan Presqu'île a pour but de préserver le cœur de l'agglomération et de le revitaliser ; le Plan lumière est destiné à créer un paysage nocturne par la mise en scène des rues, sites et monuments de la ville. Pour gérer et coordonner les interventions sur l'espace public, un Service Espaces publics est créé à la Communauté urbaine en 1990.

<sup>109</sup> Titre 6.4. du schéma directeur de l'agglomération lyonnaise. Cf. Gras, Pierre, *Du projet au schéma. Lyon 2010. Une ville pour vivre et pour rêver*, Paris, Syros-alternatives, 1990.(CDU 25851)

#### 4. Le paysage, un thème fédérateur

Les actions d'aménagement et de valorisation paysagère, de plus en plus nombreuses, mettent en évidence l'importance que la société attribue aujourd'hui au cadre de vie<sup>110</sup>. Malgré la diversité des contraintes spatiales, la taille des villes et leurs legs urbanistiques, le thème du paysage est omniprésent dans les projets d'aménagement des bords d'eau. Il y figure comme un élément fédérateur permettant de souligner la continuité des espaces fluviaux qui fait de la ville une partie d'un territoire plus vaste, et de rechercher des cohérences territoriales à plus grande échelle. Etablir un rapport privilégié avec le paysage fluvial, désormais considéré comme un patrimoine à part entière, protéger et créer des vues et préserver ces éléments naturels dans leur parcours urbain sont des notions essentielles inscrites dans la plupart des projets.

Aujourd'hui, l'eau apparaît comme un élément fondamental et menacé et les rivières sont de plus en plus perçues comme des composantes primordiales du paysage et du patrimoine. L'intérêt que l'on porte au paysage fluvial se retrouve dans la loi sur l'eau de 1992 qui exprime clairement la valeur patrimoniale des cours d'eau ; leur gestion doit lier valorisation paysagère, préservation des milieux et satisfaction des usages. Cette loi met en place les SDAGE (schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux) et les SAGE (schémas d'aménagement et de gestion des eaux), lesquels, tout comme les procédures de Contrats de rivières, intègrent un volet « paysage ». Etant donnée la complexité du système d'un cours d'eau, le « paysage fluvial » reste cependant une notion floue ; elle recouvre « *à la fois l'organisation matérielle de l'espace dont la rivière est une composante majeure et la relation sensible qu'entretient un observateur avec cet espace particulier*<sup>111</sup> ». Résultante des interactions entre les hommes et le fleuve, le paysage fluvial peut constituer un élément fort du paysage urbain grâce à ses courbes, ses couleurs qui

---

<sup>110</sup> La protection et la valorisation des paysages est l'objet de la loi « paysage » du 8 janvier 1993. Par ailleurs, le paysage est de plus en plus pris en compte dans les nouveaux schémas directeurs ; cf. Tricaud, Pierre-Marie, « Un nouveau venu dans les schémas directeurs : le paysage », *Cahiers de l'AURIF*, n° 108, décembre 1994, pp. 70-79.(CDU)

<sup>111</sup> Dupuis-Tate, Marie-France, « Le paysage fluvial des paysagistes d'aménagement », *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 73, n° 4, 1998, pp. 285-292 (citation p. 285).(CDU)



changent avec l'ensoleillement, le vent et les saisons, ses variations de niveau et, surtout, les échappées visuelles qu'il permet<sup>112</sup>.

La volonté d'intégrer le paysage dans les projets d'aménagement urbain se traduit par une forte présence des paysagistes<sup>113</sup>, notamment dans les opérations d'aménagement des bords d'eau : Alexandre Chemetoff sur l'île de Nantes, les bords de la Vilaine à Rennes ou la ZAC Stanislas-Meurthe de Nancy, Michel Corajoud sur la rive gauche de Bordeaux, les berges du Rhône au droit de la Cité internationale de la Tête d'Or et le parc de Gerland à Lyon ou encore sur les rives de la Loire à Orléans, Michel Desvigne sur le site de Lyon Confluence et la rive droite de Bordeaux, le cabinet In Situ sur la rive gauche du Rhône à Lyon... Les paysagistes interviennent désormais comme des acteurs essentiels à côté des urbanistes dans la recomposition des territoires urbains<sup>114</sup>. Ils jouent un rôle fondamental dans les problématiques de l'aménagement des berges qui nécessite une démarche globale, s'intéressant à l'ensemble d'un territoire. « ... *notre compétence*, dit Michel Desvigne, *apparaît déterminante dans la mise en situation des villes dans le territoire et au-delà, car nous travaillons plus largement au niveau des géographies et des territoires...*<sup>115</sup> ». Les paysagistes réalisent des études dont l'objectif concret est l'intégration paysagère d'un aménagement dans un espace donné. Les demandes auxquelles ils sont confrontés peuvent revêtir des formes diverses et relever d'échelles fort différentes, qu'il s'agisse de réinsérer une rivière oubliée dans un tissu urbain, de « paysager » un parc urbain en bordure de rivière, de renaturer un tronçon de rivière en créant une biodiversité écologique et paysagère, de réorganiser des espaces urbains en relation avec le fleuve, de convertir des territoires naturels situés à la périphérie d'une ville ou de restaurer un paysage fluvial<sup>116</sup>. La démarche

---

<sup>112</sup> Sur le paysage fluvial, voir : « Les paysages des cours d'eau = River landscapes », numéro spécial de la *Revue de Géographie de Lyon*, *op. cit.*, pp. 271-335.(CDU)

<sup>113</sup> Voir à ce sujet : Masboungi, Ariella (dir.), *Penser la ville par le paysage*, Paris, éditions de la Villette, 2002.(CDU 55714)

<sup>114</sup> Le Grand Prix de l'urbanisme fut d'ailleurs décerné à Alexandre Chemetoff en 2000 et à Michel Corajoud en 2003. Lire à ce propos l'entretien avec Alexandre Chemetoff dans le dossier que lui a consacré la revue *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 303, février 1996, p. 41-73 : « Le paysage comme projet », p. 50.(CDU)

<sup>115</sup> « Paysage et territoire : quelle renaissance ?, propos recueillis par Marie-Luce Thomas et Christian Ruby auprès de Michel Desvigne et de Christine Dalnoky, *Urbanisme*, n° 280, janvier-février 1995, pp. 13-17.(CDU)

<sup>116</sup> Voir à ce sujet la commande faite à Alexandre Chemetoff et le Bureau des Paysages pour un « Plan de paysage du Val de Loire » entre Orléans et Blois, par le ministère de l'Équipement,

paysagère se fonde aujourd'hui sur la connaissance et le respect des sites, sur leur rapport à la géographie et à l'histoire. Intégrer les dimensions du paysage et conserver la « nature » du fleuve et de ses rives, même si celle-ci n'est pas « originelle », correspond à une attente sociale de valorisation de l'environnement urbain et de mise à disposition de nouveaux lieux de loisirs en ville.

Lors de la phase d'élaboration de *L'Atlas des rives de la Loire* à Nantes, le paysage est apparu comme « *un enjeu fort et fédérateur* » : « *De par son caractère transversal, il peut être utilisé comme outil d'aménagement pour assurer une cohérence et une lisibilité au développement et à la valorisation des sites*<sup>117</sup>. » Dans le Plan bleu, l'accent est mis sur l'aspect patrimonial des paysages fluviaux lyonnais, avec leurs composantes naturelles et urbaines qui ont marqué l'image de la ville et qu'il faut identifier, préserver, restaurer, valoriser et mettre en scène. Révéler la géographie et l'histoire du lieu, clarifier les espaces, redonner de l'identité et une nouvelle convivialité aux espaces, faire entrer la nature en ville, rétablir un rapport étroit avec le fleuve et penser la durée des aménagements sont autant de notions que l'on trouve dans la plupart des projets autour des berges. Pour Michel Corajoud, concepteur du nouveau parc de la Cité de la Tête d'Or sur les berges du Rhône à Lyon, celui-ci doit dialoguer avec « *la naturalité du fleuve* » et « *mettre en scène le régime changeant de ses eaux et les divers paysages qu'il détermine*<sup>118</sup> ». Dans le cadre de l'aménagement des quais de la rive gauche de la Garonne à Bordeaux, il s'agirait plutôt de créer une interface entre la « *Nature (nature de la rive sud, nature du fleuve) et la ville sédimentaire que contient la façade [de la ville historique]*<sup>119</sup> », réponse au programme du concours stipulant d'exploiter « *la dimension scénique et paysagère* » du site<sup>120</sup>. Michel Desvigne, chargé d'élaborer une charte du paysage et un plan-guide pour les rives droites de la Garonne dans l'agglomération bordelaise,

---

Direction de l'architecture et de l'urbanisme. Cf. le dossier consacré à Alexandre Chemetoff par la revue *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 303, *op. cit.*(CDU)

<sup>117</sup> Maurice Cousin, architecte-urbaniste à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise, cité dans : Allaman, Martine, « Rives de Loire. Diagnostic et soins pour rives meurtries », *op. cit.*, p. 48.(CDU)

<sup>118</sup> Cité dans : Masbounji, Ariella (dir.), Allain-Dupré, Elisabeth, *Grand prix de l'urbanisme 2003. Michel Corajoud et cinq grandes figures de l'urbanisme : Francis Cuillier, Michel Desvigne, Christian de Portzamparc, Bernard Reichen et Bertrand Warnier*, Paris, DGUHC, 2003, p. 33.(CDU 57247)

<sup>119</sup> *Ibid.*, p. 40.

<sup>120</sup> Le programme du concours est reproduit dans : Godier, Patrice ; Tapie, Guy, *Projet urbain et cultures urbaines. Expériences d'acteurs dans la ville de Bordeaux*, Talence, Ecole d'architecture, 2002, pp. 52-55.(CDU 55053)

utilise les anciens tracés hydrauliques pour créer de vastes continuités paysagères, démarche qui l'amène à établir une typologie des différents paysages de la ville<sup>121</sup>. Pour l'aménagement du site Lyon Confluence, zone de cent cinquante hectares dont une grande partie en friche industrielle et ferroviaire, Michel Desvigne (avec l'urbaniste François Grether) préconise un processus évolutif, une « *stratégie d'infiltration* » par l'installation d'un « *paysage provisoire* » qui permettrait de restaurer rapidement l'image du site et d'en accompagner les mutations<sup>122</sup>. Au lieu de créer une ségrégation entre le bâti et le parc, ceux-ci doivent être intimement liés dans un système de ramifications qui produira, à terme, un réseau d'espaces publics. Un plan évolutif et la mise en place d'un réseau d'espaces publics qui ouvrent le centre de l'île vers le fleuve, sont également à la base du projet d'Alexandre Chemetoff pour l'île de Nantes, traitée comme une entité géographique et historique. Alexandre Chemetoff voit dans la Loire « *un paysage, un point de vue* », mais surtout « *un fleuve, entretenu, pratiqué, traversé, un espace public et un lien*<sup>123</sup>. » Chaque action d'aménagement doit alors fournir l'occasion de créer ou de développer une relation avec la Loire, par la multiplication des perspectives sur le fleuve.

Les projets d'aménagement autour des berges expriment la volonté de faire du fleuve une composante forte du paysage urbain. La mise en valeur de ce patrimoine doit contribuer à améliorer l'image de la ville comme le disent très clairement les auteurs du Plan bleu de Lyon : « *L'essor et l'émergence de l'agglomération au niveau européen imposent une attention particulière à la valorisation de ce patrimoine paysager, porteur d'une image forte de l'agglomération*<sup>124</sup>. » La qualité paysagère et environnementale d'une ville, comme son cadre architectural, jouent aujourd'hui en effet un rôle décisif dans l'affirmation des villes qui comptent non seulement sur une meilleure satisfaction des citoyens, mais aussi sur les retombées économiques, notamment touristiques, d'un cadre plus attrayant. Un décor esthétique, attractif, devient ainsi un produit d'appel pour le développement local.

---

<sup>121</sup> Voir : Desvigne, Michel, « Riverbanks in Bordeaux », *Topos. The International Review of Landscape Architecture and Urban Design*, n° 51, 2005, pp. 23-26.(IA P688)

<sup>122</sup> Voir : Desvigne, Michel, « Stratégie d'infiltration. Projet d'aménagement Lyon Confluence », *Techniques et Architecture*, n° 456, octobre-novembre 2001, pp. 48-53.(CDU)

<sup>123</sup> Cité dans : Masbounji, Ariella (dir.), Gravelaine, Frédérique de, *Nantes. La Loire dessine le projet*, *op. cit.*, p. 127.(CDU 56774)

<sup>124</sup> *Plan bleu*, 1998, *op. cit.*, p. 23.(AGL E-8216)

« *Le paysage n'est plus objet de contemplation, de pure fusion, voire d'extase. Non, il est objet de discussions, de stratégies, d'actions* », écrit Anne Cauquelin dans un numéro de la revue *Techniques et Architecture* consacré au paysage<sup>125</sup>. Le fleuve, support de stratégies urbaines, est-il alors réduit au rôle de simple élément décoratif ? C'est ce que pensent les auteurs d'un article sur le réaménagement des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône : « *Le fleuve garde tout de même quelques fonctions, fourniture d'eau à divers usages et navigation mais, pour l'essentiel, il est devenu décor*<sup>126</sup>. »

---

<sup>125</sup> Cauquelin, Anne, « Site : paysage du troisième type ? », *Techniques et Architecture*, n° 456, octobre-novembre 2001, pp. 66-69 (citation p. 67)(CDU). Anne Cauquelin, philosophe, est l'auteur de *L'invention du paysage*, Paris, édition Librairie Plon, 1989, réédité par les Presses universitaires de France en 2000.(CDU 51638)

<sup>126</sup> Bethemont, Jacques ; Vincent, André, « La revitalisation des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône », *Revue de Géographie de Lyon*, *op. cit.*, pp. 331-335 (citation p. 335).(CDU)

## IV. Réalisations et projets<sup>127</sup>

### 1. Lyon

*L'esprit « Plan bleu »*

Préoccupée depuis les années 1980 de l'état des rives de ses deux fleuves, l'agglomération lyonnaise est la première à élaborer un plan d'ensemble pour le réaménagement des berges qui s'étirent dans le Grand Lyon sur plus de deux cents kilomètres. Le *Plan bleu, schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône*, conçu par l'Agence d'urbanisme de l'agglomération et adopté en janvier 1991 par le conseil de la Communauté urbaine, est actualisé en 1997<sup>128</sup>. Si le premier plan avait déjà comme objectif de proposer un schéma global d'aménagement des espaces «bleus » et de fédérer tous les projets autour des berges des vingt-sept communes riveraines des fleuves, le deuxième plan, d'une « *conception globale élargie* », porte une plus grande attention aux liaisons entre les quartiers et les fleuves et s'inscrit davantage dans une stratégie d'ensemble de recomposition de la ville, en intégrant, par exemple, les logiques des déplacements urbains. « *Le Plan bleu se propose d'offrir une lecture transversale des différentes politiques d'agglomération et d'intégrer les nouveaux engagements communautaires et communaux*<sup>129</sup>. »

Identifiant quatre secteurs géographiques – le Val de Saône et le Rhône amont, le cœur urbain et le Rhône aval –, le Plan bleu vise trois objectifs principaux : revaloriser l'environnement et le patrimoine fluvial, construire des continuités et développer des usages en relation avec l'organisation urbaine, et prendre en compte la dimension économique des fleuves<sup>130</sup>. Le premier objectif qui passe tout d'abord

---

<sup>127</sup> Les quelques exemples décrits ci-dessous nous semblent représentatifs d'un certain nombre de thématiques et problématiques rencontrées. Le très important projet de requalification des berges et sites portuaires de l'agglomération nantaise a fait l'objet d'une publication et ne sera pas traité ici. Voir : Masbounji, Ariella (dir.) ; Gravelaine, Frédérique de, *Nantes. La Loire dessine le projet = Nantes celebrates its Loire*, Paris, Editions de la Villette, 2003.(CDU 56774

<sup>128</sup> *Plan bleu : schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône*, Lyon, Communauté urbaine de Lyon, 1991(IA 31920) ; *Plan bleu : orientations d'aménagement des berges du Rhône et de la Saône*, Lyon, Agence d'urbanisme, 1998.(AGL E-8216)

<sup>129</sup> *Plan bleu*, 1998, *op. cit.*, p. 7.(AGL E-8216)

<sup>130</sup> Pour une version condensée du Plan bleu, document complexe de soixante et onze pages, voir : Brégnac, François, « Les fleuves, lieux de valorisation urbaine : l'expérience lyonnaise », *Les Cahiers de l'IAURIF : Le fleuve. Un système, des territoires, des acteurs*, *op. cit.*, pp. 172-175.(CDU)

par des mesures de prévention contre les risques (crues et pollutions) vise la protection des milieux naturels biologiquement riches et la restauration des milieux dégradés (Rhône amont, Rhône aval et Val de Saône). Il vise la valorisation des quatre grands paysages fluviaux identitaires de la géographie lyonnaise, la préservation des continuités naturelles, des balmes, des versants et des fonds de vallées des grands sites fluviaux. Il vise enfin la valorisation du patrimoine fluvial par la « mise en scène » de l'architecture des quais<sup>131</sup> et des traces des anciens franchissements des fleuves (passages, ponts et trilles). Le deuxième objectif du plan concerne l'aménagement de continuités sur les berges, dans le sens longitudinal (continuités piétonnes et cyclistes) et dans le sens transversal pour relier les bourgs, les quartiers et les fleuves. Dans Lyon, cet objectif de continuité se traduit par les projets de reconquête des quais et bas-ports, souvent dévolus à l'automobile<sup>132</sup>, pour en améliorer les accès et les conditions d'usages récréatifs, mais aussi par la création de ponts et passerelles. Ces orientations doivent être prises en considération dans les projets des secteurs en mutation, notamment le quartier de Gerland, le site du Confluent et les berges de la rive gauche du Rhône. Parallèlement, le développement d'activités ludiques et festives liées à l'eau et aux berges et la restauration des usages de navigation de plaisance doivent répondre aux besoins de nature et de détente des habitants. Enfin, le troisième grand objectif du plan porte sur l'aspect économique des fleuves. Les activités économiques, même non liées à la voie d'eau, sont très largement implantées en bordure de la Saône et du Rhône, en particulier au port Edouard-Herriot<sup>133</sup>, sur la plate-forme nord de Neuville-Genay et dans « le couloir de la chimie » au sud de l'agglomération. Il s'agirait de faire cohabiter, d'un côté, les activités économiques et les activités de loisirs en requalifiant l'environnement de ces sites, et d'offrir, de l'autre, des

---

<sup>131</sup> Ensemble d'une grande unité, les quais de la ville de Lyon ont été construits ou remaniés dans les années 1860-1865 et s'étirent sur seize kilomètres.

<sup>132</sup> Sur le Rhône, plusieurs voies sur berges, mais surtout l'autoroute du « soleil », depuis son débouché du tunnel de Fourvière jusqu'à Pierre-Bénite, empêchent tout accès au fleuve. Sur la Saône, deux routes départementales très fréquentées sont situées sur les berges et des parcs de stationnement ont supprimé la plupart des bas-ports.

<sup>133</sup> Le port de Lyon connaît depuis la fin des années 1980 une reprise de trafic ; une ligne régulière fluvio-maritime existe entre Lyon et Le Pirée, à sept jours de navigation, et le port Edouard-Herriot sera prochainement équipé d'un second terminal à conteneurs. Il était parfois question de déplacer ce port, en particulier après la catastrophe de juin 1987 qui avait montré les risques industriels liés aux installations de stockage d'hydrocarbures en relative proximité avec des zones habitées. Un protocole concernant l'évolution du site, signé en 1997 entre l'Etat, le Département, la Communauté urbaine, la Ville de Lyon, la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et l'Union française des Industries pétrolières, prévoit le maintien du port dans ses emprises actuelles.

conditions favorables de navigation à la batellerie locale et à la plaisance. Dans ce cadre, la Compagnie nationale du Rhône, la ville de Lyon et la Communauté urbaine ont décidé de réaliser un plan d'intégration du port dans le paysage et dans la ville<sup>134</sup>. Quant au couloir de la chimie, la Communauté urbaine de Lyon a confié en 2000 une étude pour sa requalification environnementale à l'urbaniste Patrick Ecoutin et à l'architecte-paysagiste Pascal Cribier<sup>135</sup>.

Sans caractère juridique d'opposabilité aux tiers comme d'autres documents d'urbanisme, tels les plans d'occupation des sols, le Plan bleu doit se comprendre comme « *un outil prospectif et incitatif* ». Il participe d'une démarche globale de requalification de l'espace public, *leitmotiv* des opérations d'urbanisme entreprises dans l'agglomération lyonnaise. Il s'articule aussi avec d'autres plans élaborés par l'Agence d'urbanisme qui contribuent à valoriser le patrimoine fluvial, comme le Plan lumière, éclairant les bas-ports et façades sur les berges, les passerelles et les équipements portuaires, le Plan couleur, visant la recoloration des immeubles des quais, ou encore le Plan vert, prenant en compte les couloirs verts que forment les fleuves. Toute une série d'opérations destinées à réanimer les rives, à Lyon ou dans les autres communes de l'agglomération, sont programmées ou ont déjà été menées à bien : création de pistes cyclables, mise en place de haltes nautiques, d'embarcadères et de rampes de mise à l'eau, aménagement de places ouvrant sur le fleuve, paysagement ou aménagement de tronçons de bas-ports...<sup>136</sup>. La mise en place d'une desserte fluviale, envisagée à un moment donné, a été différée en raison des coûts d'investissement élevés et de la faible rentabilité économique.

Le Plan bleu qui veille à la cohérence des opérations entreprises en bordure des fleuves, a su créer un large consensus parmi les acteurs du développement urbain et a fait naître à Lyon un esprit « Plan bleu ». Lorsque la Communauté urbaine passe en décembre 2002 un marché de définition pour l'aménagement des bas-ports de la rive gauche du Rhône en espace ludique et en lieu de promenade, les grandes

---

<sup>134</sup> Cf. *Plan bleu*, 1998, *op. cit.*, p. 65.(AGL E-8216)

<sup>135</sup> JFP [Jean-François Pousse], « Patrick Ecoutin, Pascal Cribier. Vallée de la Chimie, sud de Lyon », *Techniques et Architecture*, n° 456, octobre-novembre 2001, pp. 34-36.(CDU)

<sup>136</sup> Condition préalable, la suppression des places de stationnement sur les berges reste un problème délicat à résoudre. Les résultats d'une consultation à ce sujet révèlent qu'un tiers des participants avouent regretter la disparition totale du stationnement sur les berges du Rhône, pourtant nécessaire à l'aménagement de celles-ci. D'ici 2007, deux parkings doivent être créés, à La Fosse-aux-Ours et place Maréchal-Lyautey.

lignes du Plan bleu devaient être respectées : ménager une continuité piétonnière et cyclable et un vaste cheminement libre, respecter les contraintes nécessaires à l'accueil des bateaux, proposer des accès depuis les quartiers... Lauréat du marché, l'atelier paysagiste lyonnais In Situ (Anne Tardivon et Emmanuel Jalbert), associé à l'agence d'architecture Jourda, est chargé d'aménager les bas-ports sur 4,7 kilomètres de berges, une profondeur variant de 7 à 70 mètres, et une superficie totale de 100 000 m<sup>2</sup>. Le projet propose une organisation de l'espace en neuf séquences qui se différencient selon les lieux traversés, du plus naturel aux extrémités nord et sud, au plus urbain et minéral au cœur de la ville, avec un lien végétal (arbres de tige et graminées) plus au moins fort pour assurer la continuité. Une bande de promenade pour piétons se distingue clairement d'un « ruban de glisse » pour cycles et rollers et des belvédères seront implantés sur les quais hauts, à l'aplomb des bas-ports, créant ainsi le lien recherché avec les quartiers traversés. Conçus par l'architecte Françoise Jourda, les belvédères, en forme de kiosques vitrés, devront servir à l'accueil d'activités diverses, du marchand de glace au loueur de vélos<sup>137</sup>.

Ce nouvel aménagement doit établir un lien entre deux parcs récemment créés, celui de la Cité internationale de la Tête d'Or (dix-sept hectares) au nord et celui de Gerland (quatre-vingt hectares) au sud. Le parc en amont qui épouse la courbe du fleuve sur huit cents mètres fut réalisé par Michel Corajoud dans le cadre de la construction de la Cité internationale de la Tête d'Or par Renzo Piano sur un site compris entre le parc de la Tête d'Or datant du XIX<sup>e</sup> siècle et le Rhône. L'aménagement des berges qui débuta en 1993, met l'accent sur la liberté inhabituelle du fleuve dans cette partie de la ville. Les berges furent stabilisées selon une méthode innovante de génie biologique favorisant le retour des végétaux et de la faune indigènes, et la digue en pierre du quai qui avait disparu, fut restaurée. La voie rapide longeant le fleuve est transformée en « boulevard urbain », à vitesse réduite et feux de signalisation. Elle est accompagnée de bandes boisées à l'image de la nature peu domestiquée et profuse du fleuve. Dans un mur perré qui sépare les deux niveaux, des escaliers donnent accès à la promenade plantée en contrebas,

---

<sup>137</sup> Voir à propos de ce projet : Berthier, Isabelle, « Lyon. La rive gauche du Rhône, enfin hospitalière », *op. cit.* ; Delohen, Pierre, « Lyon. Les berges du Rhône réinvesties par des activités ludiques », *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, numéro spécial « Aménagement 2004 », avril 2004, pp. 40-41.(CDU)



conçue pour pouvoir être inondée<sup>138</sup>. Cet aménagement contribue à la recomposition de l'entrée nord-est de la ville associée à la requalification des berges du Rhône. Il se poursuit, en amont, par le nouveau parc de la Feyssine, d'une quarantaine d'hectares, qui remplace une friche en front du fleuve sur la commune de Villeurbanne (Guerric Péré et Martine Rasclé/agence Ilex, maître d'œuvre)<sup>139</sup>. De l'autre côté du fleuve sur la commune de Caluire, face au parc de la Cité internationale de la Tête d'Or, est créé un autre parc encore, le parc Saint-Clair, d'une superficie de quatre hectares. Dessiné par le paysagiste Allain Provost, celui-ci doit entre autres masquer le tunnel du périphérique nord récemment percé le long des berges<sup>140</sup>. Au-delà de ces nouveaux aménagements, là où la large vallée alluviale du Rhône rentre en contact avec la ville, se situe le grand parc de loisir de Miribel-Jonage qui sera requalifié et porté de quatre cents à deux mille hectares dans le cadre du Plan bleu. Depuis ce parc-nature, une piste cyclable de trente-cinq kilomètres, déjà en partie aménagée et empruntant les berges du Rhône, devra bientôt rejoindre le parc de Gerland au sud de la ville, et se poursuivre plus loin encore jusqu'à la commune de Vernaison.

Michel Corajoud est également l'auteur du parc de Gerland<sup>141</sup> qui est réalisé en plusieurs tranches au fur et à mesure de la libération des terrains et qui occupera à terme les quatre-vingt hectares d'une friche industrielle en façade du Rhône devant un quartier en profonde restructuration. La première tranche de dix-sept hectares (1997-2002), organisée en bandes parallèles au fleuve, réunit une grande prairie de sept hectares en bordure de l'eau, une promenade, un jardin planté en ligne où sont cultivés trois cents types de végétaux différents, et des équipements sportifs qui en

---

<sup>138</sup> Voir : MCL, « Lyon. Cité internationale de la Tête d'Or », *Techniques et Architecture*, n° 395, avril-mai 1991, pp. 52-57(CDU) ; JFP, « Cité d'avenir. Cité internationale de Lyon », *Techniques et Architecture*, n° 419, avril-mai 1995, pp. 72-76 5CDU). Voir aussi les propos de Michel Corajoud au sujet du parc : Masbounji, Ariella (dir.), Allain-Dupré, Elisabeth, *Grand prix de l'urbanisme 2003...*, op. cit., pp. 29-31.(CDU 57247)

<sup>139</sup> Péré, Guerric, « Le parc de la Feyssine, à Villeurbanne », *Penser la ville par le paysage*, op. cit., pp. 74-75.(CDU 55714)

<sup>140</sup> Ehret, Gabriel, « Lyon Saint-Clair : un nouveau parc au bord du Rhône », *Archiscopie*, n° 36, décembre 2003, pp. 20-21.(CDU)

<sup>141</sup> En collaboration avec les paysagistes Claire Corajoud et Gabriel Chauvel et l'éclairagiste Laurent Fachard. Le parc de Gerland est traité dans de nombreuses publications. Voir, par exemple : Davoine, Gilles, « Agrikultur inmitten der Stadt / Agriculture in the middle of town », *Topos. European landscape magazine*, n° 37, décembre 2001, pp. 43-47(IA P688) ; Daghini, Giario ; Perneger, Jan ; Malfroy, Sylvain ; Boesch, Martin, « Le projet territorial et le paysage », *Faces*, n° 50, hiver 2001-2002, pp. 2-55(CDU) ; Varlet, Caroline, « Corajoud, un paysagiste discret et interactif », *Pages paysages*, n° 9, novembre 2002, pp. 126-131.(CDU)

font un parc à activités multiples. Toutes ces opérations en bordure de fleuve, à Lyon, Caluire ou Villeurbanne, sont réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine de Lyon et gérées, comme toutes les interventions sur l'espace public, par le service Espaces publics, créé en 1990.

Un autre grand projet en rapport avec les fleuves lyonnais se situe à l'extrémité sud de la Presqu'île, entre la Saône et le Rhône. La reconversion de ce site de cent cinquante hectares, entre la gare de Perrache et le confluent, composé principalement de friches industrielles et traversé par une voie de chemin de fer et une autoroute, relève de la volonté d'étendre le centre sur cette partie de la ville, mais aussi de valoriser la porte sud de la métropole lyonnaise<sup>142</sup>. Ce site « *fait partie de ces territoires "maudits", comme le port de Marseille ou l'île Seguin, où des dizaines de projets ont été étudiés*<sup>143</sup> », explique le paysagiste Michel Desvigne qui est finalement retenu avec l'architecte-urbaniste François Grether pour veiller à la conception et à la cohérence urbaine et paysagère du projet de Lyon Confluence<sup>144</sup>. La première phase, en cours aujourd'hui, représente un programme de construction de logements et bureaux, comptabilisant au total 340 000 m<sup>2</sup>. Au lieu d'imposer un plan d'aménagement rigide, l'équipe Grether-Desvigne propose une stratégie et un processus d'occupation évolutive et souple des terrains disponibles qui utilise la fragmentation de ce territoire urbain pour infiltrer parcs, jardins et promenades. A terme, chaque bâtiment devra être en relation directe avec ce parc ramifié qui compose un réseau d'espaces publics en relation avec le parc linéaire prévu sur les berges de la Saône. L'implantation de deux ensembles prestigieux en bordure de

---

<sup>142</sup> Sur ce sujet, lire par exemple : Berthier, Isabelle, « Lyon Confluence : débat sur la méthode », *op. cit.* (CDU); Desvigne, Michel, « Stratégie d'infiltration. Projet d'aménagement Lyon Confluence », *op. cit.* ; Ehret, Gabriel, « Lyon Confluence se cherche », *Archiscopie*, n° 42, été 2004, pp. 23-25 (CDU). Une publication allemande confronte l'opération de Lyon Confluence à deux autres sites créés sur d'anciennes friches portuaires : Tölle, Alexander, *Quartiersentwicklung an innerstädtischen Uferzonen. Die Beispiele Hamburg HafenCity, Lyon Confluence und Gdańsk M³ode Miasto*, Berlin, Leue Verlag, 2005.(CDU 59348)

<sup>143</sup> Desvigne, Michel, « Lyon Confluence. Parcs provisoires accompagnant les mutations d'un territoire », *Penser la ville par le paysage, op. cit.*, pp. 57-59 (citation p. 57).(CDU 55714)

<sup>144</sup> L'équipe associant Oriol Bohigas et Thierry Melot, retenue lors d'une consultation internationale lancée en 1996 par la Communauté urbaine, fut remplacée, après la création de la Société d'économie mixte Lyon Confluence en 1999, par François Grether et Michel Desvigne en 2000. A propos du projet Bohigas-Melot, voir : *Projet urbain = strategy for urban renewal*, Lyon, Communauté urbaine de Lyon, 1999.(CDU 51789)

l'eau, le pôle de loisirs de l'architecte Jean-Paul Viguier<sup>145</sup> et le musée des Confluences de l'agence autrichienne Coop Himmelb(l)au, à l'extrême pointe sud de la Presqu'île, constitueront un important facteur de transformation du site, tout en participant à son rayonnement au-delà de l'agglomération lyonnaise.

Reste la recherche de solutions permettant de libérer le site du trafic de l'autoroute A7 qui, après avoir traversé la Saône au débouché du tunnel de Fourvière, coupe le site du Confluent du reste de la Presqu'île pour poursuivre le long de la rive droite du Rhône et enjamber encore une fois la Saône à proximité du confluent. Avant la réalisation d'un grand contournement ouest et d'un éventuel déclassement de l'A7 de Perrache à Pierre-Bénite, un changement de tracé pour la partie sud de la Presqu'île est à l'étude. Plus en aval du Rhône, plusieurs communes de l'agglomération qui s'inscrivent dans le périmètre de la porte sud de Lyon, sont coupées du fleuve par l'autoroute A7. La commune d'Oullins, amputée de son quartier de la Saulaie, a mis en place une ZAC afin de reconquérir sa façade fluviale<sup>146</sup>.

## **2. Valence, Vienne**

### *Le poids des infrastructures routières*

Retranchée derrière l'autoroute A7 qui suit la rive gauche du Rhône, la ville de Valence avait prévu dans son schéma directeur de 1986 la réalisation d'un contournement autoroutier est, accompagnée d'un déclassement de l'A7 dans les traversées de la ville et de la commune voisine de Bourg-lès-Valence. Le contournement devait s'inscrire dans le cadre du raccordement de l'autoroute A7 à la liaison Grenoble – Bourg-de-Péage par l'A49. Parallèlement, la réalisation de deux nouveaux ponts sur le Rhône aux abords immédiats de la ville devait décharger l'unique pont de la ville, le pont Mistral, et permettre un nouvel axe de

---

<sup>145</sup> Delohen, Pierre ; Dépaigneux, Marie-Annick, « Lyon Confluence : un pôle de loisirs, acte fondateur d'un nouveau quartier », *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, n° 5177, 14 février 2003, pp. 52-55.(CDU)

<sup>146</sup> Lire : Bétin, Christophe ; Cottet-Dumoulin, Laurence, « Mémoire fluviale, planification stratégique. Le cas d'Oullins dans l'agglomération lyonnaise », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 82, mars 1999, pp. 118-129 (CDU) ; Ehret, Gabriel, « Oullins. La ZAC de la Saulaie », *Archiscopie*, n° 34, octobre 2003, pp. 17-18.(CDU)

développement en direction de l'Ardèche, sur l'autre rive. Dans l'hypothèse d'un déclassement de l'autoroute, où passent alors cinquante mille véhicules par jour, la ville de Valence organise en 1989 une consultation internationale d'idées pour la reconquête des berges du Rhône et l'aménagement de la dizaine de kilomètres de rives ainsi libérée. La consultation reçoit l'appui du ministère de l'Équipement et de la Direction interministérielle à la ville sous forme de subventions <sup>147</sup>.

« *Retrouver l'espace de l'autoroute, c'est non seulement se débarrasser d'une nuisance, mais également ouvrir la voie à un travail de fond sur la ville et l'agglomération nous permettant spatialement de raisonner à moyen et long terme*<sup>148</sup> », explique Rodolphe Pesce, le maire de Valence à l'origine de la consultation. Les équipes contactées, internationales et pluridisciplinaires selon les souhaits de la Ville, sont appelées à réfléchir sur l'insertion urbaine et paysagère de cette infrastructure, sur les liaisons avec les quartiers anciens et les nouvelles zones urbanisées, et sur la réorganisation de la circulation au sein de la ville. L'une des difficultés majeures est l'extrême solidité du socle de l'autoroute qui repose directement sur les digues chargées de stabiliser le cours du fleuve. Des onze équipes présélectionnées dans un premier temps, la Ville en retient finalement quatre en décembre 1989 : Chemetoff-Roig-Battle (France-Espagne), Fuksas-Marguerit-Tischer (Italie-France), Huet-Massa (France-Italie) et Luscher (Suisse). Leurs projets ne sont pas destinés à être réalisés tels quels, mais contribueraient à ouvrir le débat sur le développement futur de la ville et inspireraient collectivement la réalisation définitive. Pour le maire, les résultats de la consultation doivent surtout servir à maintenir la pression pour éviter tout retour en arrière et imposer un rapport de force face au lobby autoroutier.

Si tous les projets s'accordent sur la nécessité de réaliser un contournement est, les quatre propositions sont très différentes les unes des autres. Alexandre Chemetoff, associé aux architectes-paysagistes Joan Roig et Enric Battle, suggère de faire

---

<sup>147</sup> Voir : *Consultation internationale d'idées sur la reconquête des berges du Rhône : premières analyses*, Valence, mairie, 1990 (CDU 22882). Parmi les très nombreux articles sur cette consultation, voir : Lemonier, Marc, « Valence : ville et fleuve », *Diagonal*, n° 81, janvier 1990, pp. 38-39 (CDU) ; Bayle, Christophe, « Valence cherche de l'air », *Urbanismes*, n° 239, juillet-août 1990, pp. 92-95 (CDU) ; JFP, « L'autoroute, la ville et son fleuve », *Techniques et Architecture*, n° 395, avril-mai 1991, pp. 62-67.(CDU)

<sup>148</sup> Cité dans : Bayle, Christophe, « Valence cherche de l'air », *op. cit.*, p. 92.(CDU)

disparaître toute trace de l'autoroute « *qui n'a permis aucun développement de la ville et n'a créé que des nuisances*<sup>149</sup> ». Pour établir des nouvelles liaisons vers le Rhône et l'Ardèche, il propose de créer un parc et d'utiliser les inclinaisons naturelles de la ville vers le fleuve pour en faire « *l'hémicycle d'un théâtre paysager où le Rhône tiendrait lieu de scène...*<sup>150</sup> ». A l'inverse de cette vision, l'équipe réunissant l'architecte Massimiliano Fuksas et les paysagistes Alain Marguerit et Stefan Tischer, préconise le maintien de cette voie de communication qui, en tant que donnée historique, fait partie des stratifications urbaines. Ils se contentent de la transformer en élément urbain, lieu de passage et de rencontre d'un nouveau quartier ponctué de bâtiments phares les pieds dans l'eau (résidences, commerces, équipements culturels), précédés par une longue promenade plantée sur les berges. L'architecte Bernard Huet qui a choisi de travailler avec une équipe d'architectes et d'historiens dirigée par l'architecte-urbaniste Marco Massa, s'inspire de la ville européenne classique et propose de conserver la mémoire de l'autoroute à travers le tracé d'un grand boulevard urbain planté, fragment linéaire ponctué d'espaces publics. Les différents éléments, jardins, places, immeubles d'habitations et de bureaux, sont organisés selon une trame géométrique qui se dissout sur les berges du Rhône, aménagées en terrasse, tandis qu'une galerie commerciale à l'italienne prend place sur le pont Mistral. Dans le quatrième projet enfin, réalisé par Rodolphe Luscher, l'autoroute serait également remplacée par un boulevard urbain, mais l'architecte prévoit de tout garder – les bornes, bretelles, stations-services – et d'utiliser l'infrastructure comme une aire de repos de l'A7 à l'échelle de la ville. De nouvelles industries de pointe, un parc, un musée, des équipements de ville et de tourisme viendraient s'y établir et formeraient un nouveau front urbain.

Au terme de la consultation, aucune équipe n'est retenue, si ce n'est Rodolphe Luscher, mais pour penser uniquement le contournement est. La déviation de Bourg-lès-Valence et le deuxième pont sur le Rhône ont finalement été mis en service fin 2004 et permettent désormais le contournement complet de la ville, écartant les véhicules de transit du cœur de Valence. L'autoroute A7, cependant, longe toujours

---

<sup>149</sup> Cité dans : Gauthier, Noëlle, « Alexandre Chemetoff. Du jardin à la ville », *Le Moniteur Architecture*, n° 14, septembre 1990, pp. 36-43 (citation p. 42).(CDU)

<sup>150</sup> *Ibid.*

le Rhône. La Ville se penche aujourd'hui sur la requalification de ses Grands boulevards<sup>151</sup>.

La ville de Vienne, également établie sur la rive gauche du Rhône, subit un sort semblable. Le trafic de l'autoroute A7 qui empruntait depuis 1965 ses berges, fut dévié en 1974 sur la rive opposée. Cette nouvelle bretelle, à péage, n'a que partiellement déchargé les quais de la ville où passe toujours la route nationale 7, axe qui reçoit un trafic nord-sud (Lyon-Valence) et est-ouest (Grenoble-Saint-Etienne). L'autopont construit sur les quais en 1970 à la jonction des deux flux de transport fut supprimé dans les années 1980. Le seul pont routier reliant les deux rives du Rhône est situé au débouché de la jonction est-ouest et nord-sud et subit un encombrement permanent. La façade urbaine sur le fleuve, très hétéroclite, témoigne d'un aménagement sous la pression du transit ; les commerces se sont retirés vers les rues intérieures, abandonnant la façade fluviale aux commerces et équipements liés à l'automobile (garages, stations-service, dépôts, ateliers...). Malgré plusieurs études portant sur la reconquête des quais de la ville – la première datant de 1979<sup>152</sup> –, la situation n'a pas évolué<sup>153</sup>. Aujourd'hui, dans le cadre du projet d'agglomération de la Communauté d'agglomération du Pays viennois, créée en 2002 et regroupant dix-huit communes, le retournement de Vienne sur son fleuve et la valorisation de sa façade fluviale sont remis à l'ordre du jour. La mise en œuvre du projet est cependant subordonnée à la réalisation des contournements nord-est, puis sud-est et au rabattement des deux grandes infrastructures de contournement de Lyon, dont les tracés ne sont pas encore arrêtés, au sud de l'agglomération<sup>154</sup>.

---

<sup>151</sup> Sur ce nouveau projet urbain, voir : Pichevin, Jean-Philippe, « La programmation urbaine en plein renouveau », *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, n° 5175, 31 janvier 2003, pp. 48-51 (CDU); M.L., « Infrastructures urbaines. Valence requiert ses Grands boulevards », *Diagonal*, n° 163, novembre-décembre 2003, p. 9.(CDU)

<sup>152</sup> *Réhabiliter les quais viennois. Premiers éléments de réflexion*, Lyon, OREAM Rhône-Alpes, 1979.(CDU 40551)

<sup>153</sup> Les villes de Cologne et de Düsseldorf sur le Rhin ont enterré les voies de circulation qui longeaient le fleuve dans le cadre d'opérations visant la reconquête de leurs berges. Cf. Redecke, Sebastian, « Öffnung zum Rhein », *Bauwelt*, n° 47, 12 décembre 1997, pp. 2632-2637.

<sup>154</sup> Le projet d'agglomération peut être consulté sur le site : [www.paysviennois.fr](http://www.paysviennois.fr).

### 3. Bordeaux

#### *Une longue série de projets pour deux rives dissemblables*

Depuis le premier projet lancé sous la municipalité de Jacques Chaban-Delmas à la toute fin des années 1970, une multitude de projets, d'études et de réflexions se sont portés sur l'aménagement des rives de la Garonne, dont la seule rive gauche comptabilise cinq kilomètres de friche portuaire. Ce premier projet relevait de trois préoccupations principales qui seront celles de tous les projets ultérieurs autour du fleuve : la requalification des quais rive gauche, la reconquête du quartier déshérité de la rive droite et la création d'un nouveau franchissement du fleuve. L'élément marquant de ce premier projet est d'avoir imaginé une façade moderne sur la rive droite de la Garonne, en miroir à la prestigieuse façade du XVIII<sup>e</sup> siècle de la rive opposée. Le projet devait permettre d'équilibrer l'urbanisation des deux rives et d'intégrer le quartier rive droite à la ville<sup>155</sup>.

La Garonne qui a une largeur de cinq cents mètres au cœur de la ville, forme une véritable coupure entre les deux rives, fort différentes dans leur configuration urbaine et géographique : d'un côté la ville historique, des quais maçonnés, une voie à forte circulation, et de l'autre le quartier de La Bastide, envahi par des friches industrielles et ferroviaires avec quelques secteurs d'habitations, sans véritable façade sur le fleuve et des berges en pente douce envahies par la végétation. Les deux ponts qui les relient, le pont de Pierre (1823) et le pont Saint-Jean (1965) sont constamment encombrés par le trafic automobile. La réalisation d'un nouveau franchissement de la Garonne est à l'ordre du jour depuis au moins deux décennies ; plusieurs modes (tunnel, pont tournant ou pont à travée mobile afin de garantir l'accès aux navires de croisière) et plusieurs emplacements ont été envisagés au fil des années. Accusant un certain retard en matière d'équipement routier et de transport urbain, la rocade de contournement de la ville n'est achevée qu'au début des années 1990 par la réalisation du tronçon manquant entre les deux rives en amont de Bordeaux. Quant au transport collectif, les travaux pour la réalisation de trois lignes de métro devaient débuter en 1990.

---

<sup>155</sup> A propos de ce projet, voir : Guillaume, Pierre, « Bordeaux et son fleuve depuis 25 ans », *op. cit.*(CDU)

En 1986, à l'initiative du maire Jacques Chaban-Delmas, est créé le Cercle de la rivière chargé de réfléchir sur l'avenir des deux rives. Le groupe de travail réunit le Port autonome, les dirigeants de la ville, la Communauté urbaine, la chambre de commerce et d'industrie et la Société bordelaise de Rénovation urbaine. Il conclut à la nécessité d'une reconquête prioritaire de la rive gauche, façade historique de la ville. Une première ébauche d'un programme est mise en forme par deux jeunes architectes, Bertrand Nivelles et Denis Saiz. Ce document doit servir de base de réflexion et propose un aménagement en deux séquences principales : un espace rendu aux piétons et aux animations temporaires par l'enterrement de la circulation du pont de Pierre à la Bourse maritime, et un espace dédié aux activités professionnelles et commerciales de la Bourse maritime au cours du Médoc<sup>156</sup>.

Entre-temps, l'aménagement de quarante hectares en façade de la rive droite est confié à Ricardo Bofill par une société créée en 1987, la société ARDEUR<sup>157</sup>, filiale de la Caisse des dépôts et consignations. Le quartier doit accueillir un centre d'affaires, de nombreux équipements socio-culturels et des logements. Le plan d'urbanisme élaboré par Bofill, présenté en 1989, prévoit un aménagement unitaire, ordonné par un axe monumental dans le prolongement de l'esplanade des Quinconces située sur l'autre rive du fleuve. Les travaux de restructuration du quartier doivent commencer par la démolition systématique du bâti, jugé irrécupérable. Le projet, considéré comme trop ambitieux sur le plan économique et immobilier, est retiré par la municipalité en 1993 et sa mise en œuvre reportée.

En réaction au projet Bofill, mais aussi à celui du Cercle de la rivière, une consultation internationale « Bordeaux – Port de la Lune » est organisée en 1989 par le centre d'architecture Arc-en-Rêve avec l'appui de Jacques Chaban-Delmas. Cet appel d'idées devait élargir et alimenter le débat, mais aussi rappeler que les deux rives de la Garonne ne sont pas dissociables et doivent faire partie d'une stratégie globale de développement de la ville. Les architectes invités à concourir, William

---

<sup>156</sup> Pour les différents projets des années 1980 et 1990, voir : Puissant, Sylvette, « La ville et son fleuve. A propos d'un colloque », *op. cit.* (CDU); P.B., « Bordeaux. D'une rive à l'autre », *Techniques et Architecture*, n° 395, avril-mai 1991, pp. 68-73 (CDU); Godier, Patrice (dir.); Tapie, Guy, *Fabriquer la ville : une expérience de maîtrise urbaine. Le projet urbain de Bordeaux*, Talence, Ecole d'architecture, 2000.(CDU 51874)

<sup>157</sup> ARDEUR : Aménagement et rénovation pour le développement de l'environnement urbain rive droite.



Alsop et John Lyall, Philippe Chaix et Jean-Paul Morel, Jean Nouvel, Christian de Portzamparc, Rem Koolhaas, Santiago Calatrava et Zaha Hadid doivent répondre à sept situations urbaines caractéristiques de la problématique ville/fleuve et exprimer leur vision contemporaine des quais rive gauche<sup>158</sup>. Leurs projets, exposés en 1990 à Arc-en-Rêve, offrent moins des solutions concrètes qu'une lecture globale des ensembles urbains ou paysagers de la ville, organisant et mettant en relation d'une manière nouvelle les quais, le fleuve, le face-à-face des deux rives. Les propositions, plutôt théoriques, ne s'imposent cependant pas dans les milieux décisionnels.

L'accumulation de projets et le manque de vision d'ensemble, l'incohérence dans la définition des objectifs d'aménagement urbain, conduit à la mise en place en 1991 d'un groupe d'expertise urbaine qui doit mener des réflexions dans le cadre du comité des Deux Rives, présidé par Chaban-Delmas. Le groupe conclut à la nécessité de faire appel à un seul concepteur pour l'aménagement des deux rives. Après appel de candidature et audition en 1992, Dominique Perrault est choisi par Jacques Chaban-Delmas pour une mission d'études sur les quatre cents hectares de friches industrielles et portuaires de part et d'autre de la Garonne. L'objectif annoncé est la revitalisation et la requalification de la rive droite et le réaménagement des quais rive gauche en dégagant une vision cohérente du paysage urbain. Perrault présente son plan d'orientation urbaine en juin 1994. Au lieu de proposer une réplique sur la rive droite de la façade monumentale rive gauche, accompagné d'une démarche de table rase, il préconise une trame urbaine inscrite dans les traces de l'histoire, perpendiculaire à la Garonne, et suggère un programme s'adaptant au rythme de la libération des terrains et à la capacité des investissements. Il maintient les grands tracés de la rive droite et prévoit un doublement du pont de Pierre au niveau du cours Alsace-Lorraine, une mise en valeur des quais rive gauche avec modification du tracé des voies de circulation pour redonner au public l'espace en bordure de l'eau et la suppression des hangars portuaires des années 1930 qui s'érigent devant sa façade monumentale. L'apport principal du projet est probablement d'avoir reconnu et confirmé la dissemblance entre les deux rives en mettant l'accent sur la dominance urbaine de la rive gauche et en maintenant à la rive droite son caractère paysager. Si la mission de Perrault s'achève en 1994 et ne

---

<sup>158</sup> Pour une présentation des projets de cette consultation, voir : Joffroy, Pascale, « Bordeaux : l'avenir à quai », *Le Moniteur Architecture*, n° 8, février 1990, pp. 28-36.(CDU)

connaît pas de concrétisation directe à cette fin de mandat de Chaban-Delmas, où est également remis en question le choix du métro, ses propositions jouent un rôle important dans la prise de conscience des enjeux du site et dans la perception des deux bords du fleuve comme un même territoire. D'ailleurs, un grand nombre des principes contenus dans son plan d'orientation seront utilisés dans les projets ultérieurs<sup>159</sup>.

Avec l'arrivée d'un nouveau maire à la tête de la municipalité en 1995, les projets connaissent un nouveau souffle. Une des premières actions d'Alain Juppé est l'enlèvement des grilles qui isolent le port<sup>160</sup>, espace qu'il considère comme majeur dans le cadre d'une nouvelle politique urbaine à mettre en place. « *Si l'on veut que l'agglomération ne soit pas une vaste conurbation rejoignant Arcachon, il faut recentrer, et le centre c'est le fleuve*<sup>161</sup> », dit-il lors de la présentation de son projet urbain en octobre 1996 devant un public de professionnels. Le projet se base sur trois objectifs : rendre à Bordeaux sa centralité perdue<sup>162</sup> et redynamiser les tissus existants, appuyer le développement de la ville sur le fleuve et reconquérir son patrimoine. Il s'accompagne du choix d'un transport collectif en site propre, le tramway, décidé par le conseil communautaire pour les vingt-sept communes de l'agglomération. Trois quartiers en difficulté du centre-ville, tous situés en bordure de la Garonne, les trois « B » (Bacalan, La Bastide, Belcier), sont désignés comme territoires d'intervention prioritaire. Pour mieux les désenclaver et les irriguer, ils doivent être desservis par le tramway. La mise en place d'une ligne sur les quais est alors associée à la réorganisation et à la requalification de cet espace, ainsi qu'à la redéfinition de son lien avec le centre-ville et les quartiers périphériques.

En 1996, le schéma directeur d'aménagement urbain de l'agglomération est mis en révision sous la conduite de l'Agence d'urbanisme. Celle-ci, à la demande de la Communauté urbaine de Bordeaux, établit en 1997 un état des lieux des berges sur les treize communes riveraines du fleuve. Cette démarche aboutit à la conception

---

<sup>159</sup> A propos du projet Perrault, voir : Lucan, Jacques, « Bordeaux. Un plan pour les deux rives », *Le Moniteur Architecture*, n° 42-43, juin-juillet 1993, pp. 18-22 (CDU) ; Rambert, Francis, « Perrault à Bordeaux. Rive droite – rive gauche », *D'Architectures*, n° 42, janvier-février 1994, pp. 24-25.(CDU)

<sup>160</sup> Le port était cerné par des grilles sur 4,5 kilomètres et comptait initialement vingt-quatre hangars.

<sup>161</sup> Cité dans : Godier, Patrice ; Tapie, Guy, *Projet urbain et cultures urbaines...*, *op. cit.*, p. 30.(CDU 55053)

<sup>162</sup> La ville de Bordeaux ne compte plus qu'un tiers de la population totale de l'agglomération.

d'un schéma d'orientations, le « Plan Garonne », approuvé en 2000 et destiné à fédérer les initiatives concernant les rives du fleuve autour de trois axes (protection, réhabilitation et développement) et à inciter les communes riveraines à reconquérir ces territoires. L'aménagement de la rive gauche dans le centre de Bordeaux s'inscrit dans les actions à mener par séquences qui sont au nombre de treize pour la rive droite et autant pour la rive gauche<sup>163</sup>.

Un concours d'architecture et d'ingénierie pour la requalification de la rive gauche est lancé en 1999. Le périmètre de l'aménagement concerne une bande de cinq kilomètres de long et de quatre-vingt mètres de large, d'une superficie de quarante-deux hectares, allant du pont Saint-Jean au sud aux bassins à flot au nord. Les hangars portuaires ont été pour la plupart démolis, à l'exception du hangar n° 14<sup>164</sup> et des hangars n°s 15 à 20 qui appartiennent toujours au Port autonome. Le programme du concours définit les orientations urbanistiques générales comme suit : « *Mettre en scène et affirmer la constitution d'un espace de référence pour l'agglomération bordelaise ; mettre en cohérence les démarches en cours et disposer d'une stratégie d'ensemble sur l'occupation des espaces ; optimiser le confort d'usage et l'accessibilité depuis la ville, définir de nouvelles liaisons en accord avec les quartiers riverains*<sup>165</sup>. » L'Atelier Corajaud, associé à l'architecte Pierre Gangnet, est lauréat du concours en 2000 et chargé d'un plan directeur d'aménagement d'ensemble. Il doit prendre en compte les contraintes liées à la mise en place du tramway, la réduction spatiale de la voie de circulation, la mise en place des parkings en sous-sol et l'accueil des grands navires. Michel Corajoud propose, selon les directives inscrites dans le cahier des charges, un aménagement en lanières allant des façades au fleuve, et y superpose son concept de « *quais jardinés, eaux, ombres et lumières* », rompant ainsi avec l'aspect minéral des quais bordelais. Diverses essences d'arbres plantés en ligne discontinue doivent assurer

---

<sup>163</sup> Voir : *Plan Garonne. Schéma d'orientation. Version initiale*, Bordeaux, Agence d'urbanisme, 2000 ; Allaman, Martine, « Le Plan Garonne », *Diagonal*, n° 163, novembre-décembre 2003, pp. 32-33 (CDU) ; Bordes-Pagès, Elisabeth, « Bordeaux et le plan Garonne : un projet "en marche" », *Les Cahiers de l'IAURIF : Le fleuve. Un système, des territoires, des acteurs*, op. cit., pp. 180-183.(CDU)

<sup>164</sup> Le hangar fut réhabilité par l'agence Flint en 1999 et reconverti en hall d'exposition. Cf. « Flint, réhabilitation de hangar portuaire, Bordeaux », *Le Moniteur Architecture-AMC*, n° 112, décembre 2000-janvier 2001, pp.102-107.(CDU)

<sup>165</sup> *Aménagement des quais rive gauche de la Garonne. Concours de maîtrise d'œuvre. Document programme : prescriptions programmatiques et urbanistiques*, Bordeaux, Agence d'urbanisme, 1998. Un résumé du programme est reproduit dans : Godier, Patrice ; Tapie, Guy, *Projet urbain et cultures urbaines...*, op. cit., pp. 52-55.(CDU 55053)

une unité paysagère et apporter l'ombre nécessaire aux quais « où toute l'étendue est baignée dans une lumière étale et crue, une lumière sans ombres ni reflets, une lumière qui peut être très inconfortable, voire torride en été<sup>166</sup> ». Pour le paysagiste, les quais appartiennent à la catégorie des espaces publics « emblématiques » qui symbolisent l'histoire de la ville et demandent une approche modeste dans la transformation du site. La recherche d'une qualité urbaine fait ici surtout référence au confort, à la civilité et à l'urbanité. Plantés à distance ou absents (entre le pont de Pierre et la place des Quinconces), les arbres ne doivent pas dissimuler les façades à l'arrière plan<sup>167</sup>. Devant celles-ci, un large parvis dont l'épaisseur varie entre vingt à trente-neuf mètres, intégrera une contre-allée, puis la ligne de tramway, alors que les voies de circulation seront transformées en boulevard urbain à deux fois deux voies. En bordure du fleuve, une bande de cinq kilomètres de longueur et de dix mètres de largeur sera aménagée en promenade piétonne et piste cyclable. Entre la voirie et la promenade s'inscrira un vaste plateau légèrement surélevé, destiné d'une part à accueillir des animations et des activités, et d'autre part à répondre à des besoins des quartiers riverains. Au droit du quartier Saint-Michel sera créé le parc des berges de cinq hectares et des prairies prendront place devant le quai Sainte-Croix et la place des Quinconces. Des guinguettes, cafés ou marchés pourront s'établir dans un espace aménagé à cet effet devant le quartier des Chartrons qui sera prolongé vers le fleuve par cinq places. Avec des jardins en terrasses flanquant un espace inondable ou recouvert d'une fine nappe d'eau, la prestigieuse place de la Bourse fera l'objet d'un traitement particulièrement soigné<sup>168</sup>.

L'aménagement des quais est conduit sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine qui est gestionnaire du domaine public de cette rive, du pont de Pierre au cours du Médoc. L'ancienne emprise portuaire plus en aval du fleuve, toujours sous la responsabilité du Port autonome, a fait l'objet d'un appel d'offre à aménagement en 1998-1999. Cet espace est promis à une réhabilitation-reconversion consacré à des activités tertiaires, commerciales et culturelles. Le réaménagement des 40 000 m<sup>2</sup> de terre-pleins et des quatre hangars a été confié à un groupement de maîtres

---

<sup>166</sup> Michel Corajoud cité dans : « Bordeaux quais rive gauche : les quais, nouvelle escale de vie », *Le fleuve et ses territoires...*, *op. cit.*, pp. 36-39 (citation p. 38) (CDU).

<sup>167</sup> Les façades font l'objet d'un programme de ravalement depuis 1997.

<sup>168</sup> Pour ce projet, voir : Godier, Patrice ; Tapie, Guy, *Projet urbain et cultures urbaines...*, *op. cit.*, pp. 12-13 (CDU 55053); Allaman, Martine, « L'honneur retrouvé des quais de Bordeaux », *op. cit.*(CDU)

d'ouvrage privés<sup>169</sup>. Les quartiers riverains en bordure du fleuve font l'objet d'une restructuration : le quartier des Chartrons dans le cadre d'une ZAC, et les quartiers Saint-Michel, Saint-Pierre et Sainte-Croix dans le cadre d'Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH).

Sur l'autre rive, le quartier de La Bastide est en pleine mutation. En 1997, Dominique Perrault, confirmé dans son rôle d'architecte conseil de la rive droite, élabore en association avec l'urbaniste bordelais Alain Charrier un schéma d'aménagement des quartiers de la rive droite, la Plaine des Queyries, dans lequel s'inscrit la ZAC « Cœur de Bastide », créée en 1998<sup>170</sup>. Ce nouveau quartier de trente hectares, aujourd'hui en voie d'achèvement, comprend des logements, un pôle universitaire, des bureaux, un multiplex de cinéma et divers équipements publics et privés. Les berges, longées par une piste cyclable, doivent à terme être aménagées en parc de trois hectares relié au nouveau jardin botanique déjà en place, large bande de six cents mètres de long perpendiculaire à la Garonne<sup>171</sup>.

Le nouveau parc doit s'inscrire dans de vastes continuités paysagères le long du fleuve selon un projet du paysagiste Michel Desvigne, chargé en 2004 par la Communauté urbaine de Bordeaux d'élaborer un plan guide pour les rives droites de la Garonne. Celui-ci prévoit un système de parcs boisés, gérés selon des méthodes forestières, qui prendraient place au fur et à mesure de la libération des terrains et s'immisceraient dans les quartiers en suivant d'anciens tracés hydrauliques ou des infrastructures existantes<sup>172</sup>.

L'une, urbaine et civilisée, l'autre, plus naturelle, les deux rives de la Garonne conserveront finalement leur physionomie façonnée au fil du temps. Deux territoires

---

<sup>169</sup> Voir : Godier, Patrice (dir.) ; Tapie, Guy, *Fabriquer la ville : une expérience de maîtrise urbaine...*, op. cit., pp. 54-55.(CDU 51874)

<sup>170</sup> Le nouveau quartier comprend par ailleurs une Zone franche urbaine (ZFU) de quatre-vingt-dix hectares gagnés sur des friches industrielles dans l'intention de renouer avec la vocation économique de La Bastide, et une Zone de re-dynamisation urbaine (ZRU). A propos des projets d'aménagement de La Bastide, voir : Chevillon, Anne, *Bordeaux rive droite, plaine des Queyries : patrimoine et projet urbain*, Champs-sur-Marne, ENPC, 1999 (CDU 55601) ; Godier, Patrice (dir.) ; Tapie, Guy, *Fabriquer la ville : une expérience de maîtrise urbaine...*, op. cit., pp. 71-78.(CDU 51874)

<sup>171</sup> La conception du nouveau jardin botanique fut confiée en 1997 à la paysagiste Catherine Mosbach, associée à l'architecte Françoise-Hélène Jourda. Cf. Mosbach, Catherine, « Le nouveau jardin botanique de Bordeaux », *Anthos*, n° 1, 2003, pp. 19-23.(CDU)

<sup>172</sup> Sur ce projet, voir : Desvigne, Michel, « Riverbanks in Bordeaux », op. cit.(CDU)

d'une même ville cependant toujours éloignés l'un de l'autre en l'absence d'un nouveau franchissement de la Garonne. Après avoir renoncé à un pont au droit de la place des Quinconces, il est aujourd'hui prévu de réaliser un pont à tablier tournant à la hauteur des bassins à flot<sup>173</sup>.

#### 4. Orléans

##### *Affirmer une spécificité ligérienne*

Le patrimoine architectural fut longtemps considéré comme l'unique attrait du Val de Loire. Aujourd'hui, avec, entre autres, son inscription par l'UNESCO au patrimoine mondial au titre des paysages culturels<sup>174</sup>, sa valeur paysagère est également reconnue. Dans le cadre de la mission Val de Loire, une charte, signée à Orléans en 2002 par les principales collectivités territoriales, engage ces dernières à conserver et à mettre en valeur l'héritage paysager et culturel du Val de Loire<sup>175</sup>. Réunissant depuis 1994 l'établissement public Loire et l'Agence de l'eau Loire-Bretagne, le plan Loire, dans un premier temps centré sur les risques liés au débordement du fleuve, intègre lui aussi dans ses missions 2000-2006 un volet de valorisation naturelle, paysagère et culturelle.

Lorsque la Communauté urbaine d'Orléans se penche sur le devenir de sa façade fluviale, elle décide de la traiter à travers une trame verte à mettre en place à l'échelle de l'agglomération. Prenant en compte les vingt-deux communes de la Communauté urbaine – et non seulement les treize directement en contact avec le fleuve –, le projet « Loire-trame verte » est approuvé en 2002 dans le cadre du projet d'agglomération. Les ambitions du projet sont d'une part d'améliorer la qualité de vie des habitants en leur permettant de redécouvrir la Loire et son affluent, Le Loiret, et d'autre part de « *promouvoir l'image de l'agglomération orléanaise au plan national*

---

<sup>173</sup> L'ouverture de ce pont est prévue pour 2009.

<sup>174</sup> L'inscription date du 30 novembre 2000 et concerne un territoire s'étendant sur une longueur de deux cent quatre-vingt kilomètres, depuis Sully-sur-Loire jusqu'à Chalonnes-sur-Loire, incluant dans son périmètre les agglomérations d'Orléans, Blois, Tour et Angers. Rappelons que le paysagiste Alexandre Chemetoff fut déjà chargé en 1993-1994 d'un plan de paysage du Val de Loire entre Orléans et Blois. Cf. le dossier consacré à Alexandre Chemetoff par la revue *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 303, *op. cit.*(CDU)

<sup>175</sup> Lire : Tremblay, Dominique, « La mission Val de Loire. Les enjeux de l'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial de l'UNESCO », *op. cit.*

en s'appuyant sur le grand fleuve emblématique<sup>176</sup> ». Mettre en valeur les berges, soutenir l'agriculture péri-urbaine, valoriser les paysages et préserver les espaces naturels de qualité, relier les parcs et jardins par un réseau de cheminements piétons et de pistes cyclables, sont autant d'objectifs inscrits dans le projet. Distinguant la Loire urbaine et la Loire paysagère, le plan de paysage du schéma directeur de l'agglomération prévoit différentes séquences de mise en valeur des bords de la Loire avec, pour chacune d'entre elles, des sites à privilégier<sup>177</sup>.

Les études préalables réalisées en 2002 ont permis de déterminer un premier périmètre d'intervention. La priorité est accordée au cœur de l'agglomération avec la valorisation de la façade historique des quais d'Orléans, de son patrimoine bâti et de ses espaces publics, projet appelé à innover l'ensemble du territoire communautaire. Dans un deuxième temps, il est prévu de créer un grand parc nature à l'est du centre historique qui inclurait les deux rives de la Loire et une île. Afin de rompre avec l'urbanisation longitudinale et de faire du fleuve un lien, de nouveaux axes de déplacement et de franchissement doivent être mis en place. Pour palier à la saturation des infrastructures existantes et en particulier pour désengorger le pont Georges-V, amputé de deux de ses voies de circulation par le passage de la première ligne de tramway desservant l'agglomération, un nouveau pont, réalisé par Santiago Calatrava, avait déjà été réalisé en 2000<sup>178</sup>.

A la suite d'une étude de préfiguration confiée à l'architecte-urbaniste François Grether, un concours de maîtrise d'œuvre est lancé en 2004 pour l'aménagement des quais d'Orléans entre le pont Georges-V et le Cabinet vert sur la rive droite de la Loire. L'atelier de Michel Corajoud est déclaré lauréat lors du conseil communautaire du 23 juin 2005. Le programme prévoit la reprise et le rétrécissement de la chaussée, la réalisation d'une promenade piétonne sur les pavés rénovés des

---

<sup>176</sup> « Loire-trame verte : un grand projet fédérateur », *Le fleuve et ses territoires...*, op. cit., pp. 26-31 (citation p. 26). Le projet Loire-trame verte est également décrit dans : Groupeff, Sylvie, « Fleuves et territoires en quête de liaisons », *Urbanisme*, n° 334, février 2004, pp. 21-28 (CDU); Bordes-Pagès, Elisabeth, « Orléans, le fleuve au cœur du projet d'agglomération », *Les Cahiers de l'IAURIF : Le fleuve. Un système, des territoires, des acteurs*, op. cit., pp.184-187.(CDU)

<sup>177</sup> Voir : *Les séquences de mise en valeur des bords de Loire dans la traversée de l'agglomération orléanaise*, Orléans, AUAO, 1998 (AGO 4680); *Onze lieux de mise en valeur des rives de Loire de La-Chapelle-Saint-Mesmin à Saint-Jean-de-la-Ruelle*, Orléans, AUAO, mars 1998.(AGO 4668)

<sup>178</sup> Voir : M.D., « Ouvrage d'art. Un pont de l'Europe de plus », *Diagonal*, n° 146, novembre-décembre 2000, p. 7.(CDU)

berges et d'une piste cyclable dans le cadre «la Loire en vélo ». Des terrasses seront aménagées sur les berges et de nouveaux pontons serviront à l'accostage de cafés-restaurants flottants. La place de Loire, déjà réhabilitée, sera prolongée jusqu'au bord du fleuve et l'ensemble des quais recevra un éclairage nocturne. Après cette première tranche de travaux, il est prévu, en créant une écluse et en restaurant une autre, de réaliser un canal d'amenée, permettant de rouvrir la navigation fluviale. Dans un second temps, le canal latéral à la Loire, comblé dans les années 1960, sera recreusé et mis en eau<sup>179</sup>.

L'autre grand projet de la Communauté urbaine en relation avec le fleuve, la création du « Grand Parc de Loire » d'une superficie de six cents hectares, se situe à l'est de l'agglomération, entre les communes de Saint-Jean-de-Braye et Saint-Denis-en-Val, de part et d'autre du fleuve, à un kilomètre et demi du centre-ville. Le parc prendrait appui sur l'île Charlemagne et sur le Bois de l'Île comportant actuellement une base de loisirs nautiques et un vaste espace marqué par l'extraction de granulats<sup>180</sup>. Son aménagement devra respecter le patrimoine naturel des îles et de la forêt alluviale et « *faire renaître et connaître la qualité des paysages de Loire*<sup>181</sup> ». Sur la base d'une étude préalable réalisée par François Grether en 2003, la Communauté urbaine s'apprête aujourd'hui à lancer un marché d'études de définition sur l'ensemble du site afin de dégager un concept global.

## 5. Paris

### *Faire cohabiter les usages*

Le grand nombre de monuments et de places historiques bordant la Seine, les quais hauts et bas qui se déroulent sur une trentaine de kilomètres à travers la capitale, font du fleuve un axe majeur de la composition urbaine de Paris<sup>182</sup>. Au cours du XX<sup>e</sup>

---

<sup>179</sup> Voir : Talpin, Jean-Jacques, « Orléans. Michel Corajoud aménagera les quais », *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, n° 5304, 22 juillet 2005, p. 18.(CDU)

<sup>180</sup> *Aménagement « Bois de l'Île – Île Charlemagne ; schéma de référence*, Orléans AUAO, 1999.(AGO 4936)

<sup>181</sup> Voir « Un parc nature » sur le site de la Communauté d'agglomération d'Orléans : [www.agglo-orleans.fr](http://www.agglo-orleans.fr).

<sup>182</sup> Au sujet des quais de Paris, voir : Chemetoff, Alexandre ; Lemoine, Bertrand, *Sur les quais. Un point de vue parisien. Carte chronologique des quais et de leurs édifices. Plan établi spécialement à*



siècle, l'installation de constructions parasites, l'absence d'entretien de leurs murs et leur utilisation comme parkings (près du Pont-Neuf, du pont Royal et sur l'île de la Cité) ou comme fourrière (port de la Tournelle) ont donné peu à peu aux quais un aspect sale et délabré. L'expansion de la circulation automobile dans Paris les a transformés en axes routiers, le point culminant étant atteint avec la réalisation de la voie express entre 1961 et 1967 en rive droite sur toute la traversée de la ville. Les protestations soulevées en 1976 par le projet de créer une voie express rive gauche, révèlent aux autorités l'attachement des Parisiens à l'espace des quais. Un premier schéma directeur de la Seine destiné à accompagner l'évolution des berges est alors élaboré par l'Atelier parisien d'urbanisme et adopté par le Conseil de Paris en 1978<sup>183</sup>. Depuis, les quais font l'objet de soins constants. Chaque opération se situant sur leurs bords – la transformation de la Gare d'Orsay en musée ou, plus récemment, la création du parc Citroën ou la réalisation du quartier Seine-Rive gauche – est accompagnée d'une rénovation ou d'un réaménagement de la portion de quai concernée. La mise en lumière des monuments et façades, la coloration des ponts et passerelles, réalisées ces dix dernières années, contribuent à affirmer la continuité de l'espace fluvial et à lui donner un caractère homogène. Depuis 1996, les Batobus, une ligne régulière de transport de passagers, relie, de mars à octobre, le pont d'Austerlitz et la tour Eiffel par voie fluviale. La suppression dominicale de la circulation automobile sur la voie express, dévolue alors aux piétons et cyclistes, l'opération «Paris-Plage», le rassemblement de bateaux-restaurants comme on en trouve au quai de la Gare où sera également construite une nouvelle piscine flottante<sup>184</sup>, renouent avec un usage convivial des bords de la Seine. Accueillant déjà péniches-logements et bateaux-mouches, l'espace fluvial s'ouvre aujourd'hui à une plus grande diversité d'usages<sup>185</sup>.

---

*l'occasion de l'exposition créée au Pavillon de l'Arsenal, novembre 1998, Paris, APUR, novembre 1998.(AP BROAPU96 et 96BIS)*

<sup>183</sup> A cette époque, l'Etat cède la gestion des berges parisiennes appartenant au domaine public fluvial aux trois principales entités qui en ont encore la charge aujourd'hui : le Service de la navigation (aujourd'hui Voies navigables de France), le Port autonome de Paris et la Ville de Paris.

<sup>184</sup> L'ouverture de la piscine, conçue par l'entreprise GTN Vinci et l'architecte Robert de Busni, est prévue pour 2006. Cf. M.L., « Equipement sportif. Piscine flottante »*Diagonal*, n° 164, janv.-mars 2004,p.6 (CDU)

<sup>185</sup> Sur les projets d'aménagement des berges parisiennes, voir : Lemonier, Marc, « Paris. Les berges, territoires de projet », *Diagonal*, n° 163, novembre-décembre 2003, pp. 39-42.(CDU)

Mais Paris est aussi le premier port fluvial de France et le deuxième d'Europe après Duisburg sur le Rhin, comptant toujours dix-neuf ports de distribution dispersés le long de la Seine<sup>186</sup>. S'il est vrai que les activités portuaires de la capitale, gérées par le Port autonome de Paris<sup>187</sup>, se concentrent surtout sur plusieurs grandes plateformes multimodales situées entre dix et cinquante kilomètres de Paris, notamment à Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne et Limay (sur la Seine), le Port autonome est très soucieux de conserver ses ports linéaires installés dans Paris intra-muros, lieux d'échanges de proximité permettant de compléter la chaîne logistique. La pression foncière qui s'exerce sur ces ports depuis les années 1970, a conduit à la disparition de vastes emprises industrielles situées à proximité de la Seine, les petits ports urbains se réduisant peu à peu à des bandes étroites en façade fluviale de projets urbains, mêlant programmes de logements, de bureaux et espaces d'agrément. Ces infrastructures linéaires répondent aujourd'hui à deux vocations principales : accueillir des sociétés de transport de passagers et des entreprises utilisant la voie fluviale pour le transport des marchandises. Les ports dits « industriels » peuvent comporter une centrale à béton, une décharge fluviale pour évacuer les déblais et gravats provenant de démolitions ou des entrepôts de matériaux assurant depuis la voie fluviale la fourniture de parpaings, carreaux de plâtre... Certains de ces ports ont aujourd'hui disparu comme le port Saint-Bernard aménagé en promenade en 1977 (les jardins Tino-Rossi) ou le port industriel de l'Arsenal transformé en port de plaisance au début des années 1980.

Les projets d'aménagement des bords de Seine doivent par conséquent composer avec les installations portuaires et garantir leur bon fonctionnement. Ainsi, la mise en place d'un parcours piéton continu passant d'une rive à l'autre sur les douze kilomètres de quais séparant le parc Citroën à l'ouest et le parc de Bercy à l'est, fait

---

<sup>186</sup> Ces ports sont, sur la rive gauche : National, Tolbiac, La Gare, Austerlitz, Solferino, Gros Caillou, La Bourdonnais, Suffren, Grenelle, Javel-Haut, Javel-Bas, Port-Victor ; sur la rive droite : Bercy-Amont, Bercy-Aval, La Rapée, Henri-IV, Conférence, Debilly, Point du Jour. Cf. le site du Port autonome de Paris : [www.paris-ports.fr](http://www.paris-ports.fr).

<sup>187</sup> Le Port autonome de Paris (PAP), établissement public de l'Etat, fut créé en 1970 pour gérer et développer l'ensemble des installations portuaires, aujourd'hui au nombre de soixante-dix, réparties sur les cinq cents kilomètres de voies navigables de la région Ile-de-France. Accueillant six cents entreprises, le PAP réalise, en 2003, l'approvisionnement de 13 % des marchandises de la région. Sur les activités du Port autonome de Paris, lire : Rachline, Michel, *Entre terre et eau... ; le port autonome de Paris*, op. cit. (CDU 33468) ; Grollier, Karine, « Les Ports d'Ile-de-France s'ouvrent à la ville », *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, n° 5180, 7 mars 2003, pp. 56-59 (CDU) ; « Le Port autonome de Paris, un acteur de l'aménagement régional », *Les Cahiers de l'IAURIF : Le fleuve. Un système, des territoires, des acteurs*, op. cit., pp. 156-161.(CDU)

l'objet d'une politique concertée entre les différents gestionnaires de la voie d'eau. Ce projet, annoncé en 1996 à la suite des travaux d'un groupe associant Voies navigables de France, la Ville de Paris et le Port autonome, est aujourd'hui en grande partie achevé. Afin d'encadrer l'évolution des berges, un *Cahier des prescriptions architecturales et paysagères* a été élaboré conjointement par le Port autonome, la Ville de Paris, l'Atelier parisien d'urbanisme et le service départemental de l'architecture et du patrimoine<sup>188</sup>. Approuvé en 1999, ce document prévoit un traitement homogène et cohérent des sols, escaliers, murs et des diverses installations présentes sur les quais, sur l'ensemble des berges de la traversée de Paris, à l'exclusion de celles du Bois de Boulogne.

Depuis quelques années, les interventions sur les quais se multiplient. Les ports de Suffren et de la Bourdonnais ont été réaménagés par le Port autonome et agrémentés de nouvelles plantations. La réhabilitation de l'escale du port Henri-IV, utilisée par des compagnies de transport de passagers, a été confiée au paysagiste Alexandre Chemetoff et le quai de la Rapée doit faire l'objet d'un réaménagement par la paysagiste Laure Quoniam. Au niveau du parc Citroën, un passage sous le pont RER permet désormais d'accéder à la Seine et l'escale du port de Javel contigu est réaménagée sous la conduite de l'architecte Jean-Paul Viguier. L'architecte Thierry Aublet a été chargé de créer un terre-plein au pied du pont de l'Alma destiné à améliorer la liaison entre quais haut et bas. Afin de relier le nouveau quartier Seine-Rive gauche au quartier de Bercy, une passerelle piétonne sera réalisée selon le projet de l'architecte Dietmar Feichtinger.

Lors de la révision du plan d'occupation des sols de Paris en 1989, les ports urbains à vocation industrielle ont été repoussés en amont et en aval de la Seine, au-delà des ponts de Tolbiac et du Garigliano, alors que les ports centraux ont été réservés aux loisirs et aux transports de passagers. Face à la volonté de la Ville de récupérer les berges pour l'usage des promeneurs, le Port autonome a été amené à proposer des solutions nouvelles afin de satisfaire la demande sociale en matière de qualité environnementale. Pour une meilleure insertion des emprises industrielles dans le paysage urbain, des architectes internes ou des concepteurs extérieurs travaillent

---

<sup>188</sup> *Mise en valeur des berges de la Seine. Cahier des prescriptions architecturales et paysagères*, Ville de Paris, décembre 1999.(IA 42419)

désormais sur les sites gérés par le Port autonome, prenant en compte la visibilité du fleuve au travers des installations portuaires. Le partage de l'espace au moyen d'une sécurisation des zones d'activités et le partage dans le temps permettant aux promeneurs d'accéder aux sites portuaires en dehors des périodes d'activité, constitue une autre voie poursuivie par le Port autonome. Cependant, l'accessibilité des berges reste « *un sujet sensible* », comme l'explique un responsable du Port autonome<sup>189</sup> : « *Un port industriel reste un lieu d'activités qui ne peut être ouvert aux piétons par souci de sécurité des personnes. Nous défendons donc l'idée d'une continuité des cheminements piétons alternant bords de voies d'eau et tracés en retrait des berges.* »

Le Plan local d'urbanisme de Paris, actuellement en cours d'élaboration, prévoit le maintien des activités industrielles portuaires aux extrémités amont et aval de la capitale, ainsi que quelques petits ports publics de part et d'autre du cœur historique. Le Port autonome travaille à une desserte plus fine de la ville, notamment pour les matériaux de construction et l'évacuation des déblais et autres déchets. Il doit aujourd'hui répondre à deux objectifs apparemment contradictoires : augmenter le trafic fluvial en accueillant 3 % du trafic routier, comme le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France l'y engage<sup>190</sup>, nécessitant la création de plate-formes supplémentaires, et améliorer l'intégration urbaine de ses sites sous la pression des élus et habitants. La prise de conscience par le Port autonome de la nécessaire adaptation à l'environnement urbain se traduit, entre autres, par son adhésion en 1990 à l'Association internationale Villes et Ports qui, en réunissant tous les acteurs concernés, permet les échanges d'informations entre les villes et les ports. A cette époque, il entreprend le réaménagement du port de Bercy-Amont dans le cadre de la réalisation de la ZAC de Bercy, tandis que le port de Bercy-Aval est progressivement libéré de ses installations portuaires. En 1994, il met en place l'ambitieux projet de restructuration et d'aménagement de la plate-forme de Gennevilliers, site de près de quatre cents hectares, confié à l'agence d'architecture Decq-Cornette<sup>191</sup> ; une

---

<sup>189</sup> Philippe Lajus, responsable du Département urbanisme, foncier et environnement, cité dans : Grollier, Karine, « Les Ports d'Ile-de-France s'ouvrent à la ville », *op. cit.* (citation p. 58).(CDU)

<sup>190</sup> Le Port autonome a mis en place des grands panneaux publicitaires : « *Un bateau en plus, 250 camions en moins* » ou « *Pour acheminer 5 000 tonnes, il faut 250 camions ou quatre trains de 32 wagons, mais un seul convoi fluvial* ».

<sup>191</sup> Le projet, en cours, a pour objectif de rendre les territoires constitutifs du port plus lisibles et de les unifier grâce à un travail sur le grand paysage. L'axe principal est doublé d'un arboretum, déjà en

démarche analogue est engagée en 2004 pour le port de Bonneuil-sur-Marne. Dans le prolongement du nouveau quartier Seine-Rive gauche, le port d'Ivry-sur-Seine, en cours de rénovation, est traversé depuis 2000 par une promenade surélevée d'un kilomètre et demi ouverte au public, permettant un accès visuel et sécurisé au fleuve<sup>192</sup> ; plus en amont, le long du quai Jean-Compagnon, une zone de loisirs de 12 000 m<sup>2</sup> a été réalisée par les architectes Treuttel-Garcia-Treuttel. A Clichy, selon un projet de l'architecte Thierry Bogaert, le port ouvrira cinq cents mètres de quais à la promenade et aux loisirs ; le port bas sera destiné aux promeneurs et aux péniches et le port haut conservera sa vocation industrielle.

Les initiatives des cimentiers ou marchands de matériaux de construction qui acceptent d'ouvrir leurs sites dans les périodes de non-utilisation, le soir et les week-ends, sont encouragées par le Port autonome qui propose en échange la recomposition des espaces publics en bordure des établissements. Au terme de restructurations et de rénovations des installations portuaires, ces ports urbains sont appelés à devenir des espaces à vocation mixte, d'industrie et de loisirs, partiellement accessibles aux promeneurs. Comme à Lyon par exemple, où la requalification des zones d'activités est inscrite dans le Plan bleu<sup>193</sup>, les villes doivent aujourd'hui composer avec l'activité économique qui a tendance à quitter les tissus urbains denses. Pour atténuer l'impact négatif des installations industrielles sur le paysage urbain, une nouvelle attitude tend même à les mettre en scène. De nombreux exemples de mise en scène par un éclairage nocturne – à l'instar des grues et docks du port de Saint-Nazaire<sup>194</sup> – sont aujourd'hui connus. A Barcelone, à l'occasion de la reconquête d'un morceau de front de mer dans la périphérie nord, une centrale thermique et une usine d'incinération des déchets ont été mises en valeur pour s'intégrer à un nouvel environnement principalement destiné à des usages ludiques<sup>195</sup>. Participant de ce même esprit et toutes proportions gardées, une

---

partie accessible au public, et des alignements d'arbres accompagneront les voies secondaires et les berges. Voir : Decq, Odile, « Pour une architecture du mouvement/du territoire. Entretien avec Odile Decq par Agnès Sander », *Flux*, n° 50, octobre-décembre 2002, pp. 65-75 (CDU) ; Grollier, Karine, « Les Ports d'Ile-de-France s'ouvrent à la ville », *op. cit.*(CDU)

<sup>192</sup> La promenade et ses abords ont été réalisés par les architectes-urbanistes Claude et Manuel Guislain, la paysagiste Hélène Pruvost et le designer Dominique Decourt (signalétique).

<sup>193</sup> Voir le chapitre « La requalification des zones d'activités », *Plan bleu*, 1998, *op. cit.*, pp. 70-71.(AGL E-8216)

<sup>194</sup> L'éclairage fut réalisé par Yann Kersalé en 1991.

<sup>195</sup> Voir : Gotlieb, Carlos, « Le quartier Del Mar, nouveau front de mer », *Diagonal*, n° 167-168, février 2005, pp. 30-31.(CDU)

centrale à béton sur les quais Auguste-Deshaies à Ivry, entre le pont Nelson et la passerelle des câbles, a été revue par l'architecte Elisabeth Veit. Tout en préservant le caractère industriel du site, cinq de ses silos, alignés parallèlement à la Seine, ont été peints de couleurs vives puis encagés dans un parallélépipède constitué d'une résille métallique qui supporte le nom de l'entreprise, Ivry Bétons, en grandes lettres de couleur orange<sup>196</sup>. La même attitude caractérise le projet de réaménagement du port de Tolbiac et du port National, entre le pont de Tolbiac et le boulevard périphérique. En effet, le cahier de prescriptions d'aménagement propose « *de ne pas dissimuler les activités portuaires mais au contraire de révéler leurs aspects les plus nobles*<sup>197</sup> ». Et pour le projet de réhabilitation-reconversion des Magasins du Port autonome sur le quai d'Austerlitz, destinés à recevoir un centre de la mode et du design, les architectes Jacob et MacFarlane suggèrent de faire dialoguer l'ossature de béton originelle avec une nouvelle enveloppe transparente qui reflétera les mouvements des eaux de la Seine<sup>198</sup>.

Gestionnaire de soixante-dix ports en Ile-de-France, le Port autonome est partenaire d'un grand nombre de réaménagement des berges. Les installations portuaires, entrecoupées de friches, sont très présentes en région parisienne en bordure de la Seine, de la Marne, de l'Oise et des canaux de Saint-Denis et de l'Ourcq<sup>199</sup>. Les départements des Hauts-de-Seine, de l'Essonne et du Val-de-Marne ont élaboré des plans de reconquête de leurs berges<sup>200</sup>. Aux portes de la capitale, de grands projets urbains sont étroitement liés au fleuve. A l'ouest, sur la friche des anciens terrains Renault à Boulogne-Billancourt, a été créé en 2003 la ZAC Seguin-Rives de Seine, opération aujourd'hui en cours malgré l'absence d'un projet phare<sup>201</sup>. A l'est, la

---

<sup>196</sup> Treuttel, Jean-Jacques, « Une centrale à béton à Ivry », *Archiscopie*, n° 44, novembre 2004, pp. 15-16.(CDU)

<sup>197</sup> *Berges de la Seine. Secteurs amont et aval de Paris*, Paris, APUR, novembre, 2000, p. 11.(CDU 53987)

<sup>198</sup> Voir : Fèvre, Anne-Marie, « Les subtiles équations de Jacob + MacFarlane », *Libération*, 2 août 2005, p. 23.

<sup>199</sup> Sur la revalorisation des canaux de la région parisienne, voir : Touche, Dominique ; Bourlon, André-Marie, *Canal de l'Ourcq, canal Saint-Denis, canal Saint-Martin. Problématique et état des lieux*, Paris, APUR, novembre 2002 ; Liotard, Martine, « Le réveil des canaux parisiens », *Les Cahiers de l'IAURIF : Le fleuve. Un système, des territoires, des acteurs, op. cit.*, pp. 162-167.(CDU)

<sup>200</sup> Au sujet de la reconquête des berges en Ile-de-France, voir le chapitre « Stratégies de reconquête des territoires liés à l'eau dans la région Ile-de-France », *Les Cahiers de l'IAURIF : Le fleuve. Un système, des territoires, des acteurs, op. cit.*, pp. 76-100.(CDU)

<sup>201</sup> Opération présentée dans le cadre de l'exposition « D'île en île. Ile de Nantes, île Seguin-Rives de Seine : deux stratégies de reconquête urbaine », Paris, Palais de la Porte Dorée, 29 juin au 11 septembre 2005.

mission d'Etat Seine-amont est chargée depuis 1990 d'établir des stratégies de redéveloppement économique et urbain de douze communes de la vallée de la Seine, d'Ivry à Orly, incluant la requalification des paysages du fleuve<sup>202</sup>. Même si la Seine apparaît aujourd'hui dans l'aménagement du territoire d'Ile-de-France comme un vecteur important de politiques concertées, la non-existence d'un schéma global d'aménagement des berges rend difficile la coordination des projets et opérations associés à la voie d'eau<sup>203</sup>. Afin de créer des liaisons entre les aménagements des berges parisiennes et ceux prévus dans les communes limitrophes en amont et en aval de Paris, l'Atelier parisien d'urbanisme a été chargé en 2000 par le Conseil régional de développer des projets de continuité de parcours piétons et cyclistes et d'examiner la cohérence des programmes envisagés. Cette étude est destinée à servir de base à une concertation avec les communes, les départements et les gestionnaires des berges<sup>204</sup>.

L'appropriation des berges parisiennes par les citoyens est en bonne voie, mais pourront-ils un jour, en dehors des dimanches, investir l'emprise de la voie express en rive droite ? C'est en tous cas le souhait de la mairie de Paris. Son projet de diminuer, en trois phases, la circulation automobile dans le cœur de Paris, à inscrire dans le prochain plan de déplacements urbains, prévoit la fermeture de plusieurs sorties de la voie sur berge en 2007-2009 et sa fermeture définitive aux voitures en 2010-2012. Elle sera alors aménagée en promenade piétonne et piste cyclable. L'ensemble du projet fera l'objet d'une concertation à l'automne prochain<sup>205</sup>.

---

<sup>202</sup> A propos de la mission Seine-amont, voir : Faye, Bernard, « La Seine-amont à fleur de ville », *Les Cahiers de l'IAURIF : Les trésors de la couronne*, n° 102, novembre 1992, pp. 76-90 (CDU); Grifo, Ignace ; Germa, Michel, « Seine-amont », *La ville*, n° 2, 1995, pp. 127-135 (CDU) ; Liotard, Martine, « La Seine d'un port à l'autre, une grande avenue francilienne », *Les Cahiers de l'IAURIF : Le fleuve. Un système, des territoires, des acteurs*, op. cit., pp.143-155 (CDU), en particulier l'encadré « Seine-amont, un grand territoire en projet », p. 154.

<sup>203</sup> L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France et l'Agence des Espaces verts avaient établi au milieu des années 1980 un « Plan bleu » et un « Livre vert » pour pallier l'absence d'intérêt du schéma directeur à l'égard de l'eau.

<sup>204</sup> *Berges de la Seine. Secteurs amont et aval de Paris*, op. cit.(CDU 53987)

<sup>205</sup> Lire : Ecoiffier, Matthieu, « Delanoë veut redonner du souffle au cœur de Paris », *Libération*, 12 avril 2005, p. 2.

## 6. Rouen

### *Un nouveau pôle urbain dédié aux commerces et loisirs*

Porte maritime de Paris et premier port céréalier d'Europe, le port de Rouen se situe à l'interconnexion des trafics fluviaux et maritimes. Les installations portuaires, en grande partie reconstruites après la Deuxième Guerre mondiale, s'étendent principalement sur quatre communes de l'ouest de l'agglomération<sup>206</sup>, puis s'étirent le long du fleuve jusqu'aux portes du Havre autour de trois sites (Saint-Wandrille, Port-Jérôme et Honfleur). Aujourd'hui, face à une demande croissante d'espaces à urbaniser au cœur de l'agglomération, le port se retire vers l'aval, abandonnant progressivement ses installations à proximité du centre. L'aménagement en continu avec une suite de terminaux polyvalents fait place à un port concentré autour d'un ensemble de terminaux spécialisés<sup>207</sup>.

L'agglomération rouennaise a longtemps souffert d'un déficit de coopération communale<sup>208</sup>. Coupée en deux par la Seine, elle l'est aussi sur le plan politique. La création du District en 1995, puis de la Communauté d'agglomération regroupant trente-trois communes en 1999, ont permis de lancer l'élaboration du schéma directeur Rouen-Elbeuf et d'y inscrire de nouvelles orientations<sup>209</sup>. Certains projets, comme la réalisation d'un sixième franchissement de la Seine, en attente depuis près de trente ans<sup>210</sup>, ou la reconquête des friches portuaires de l'ouest de l'agglomération, à l'ordre du jour depuis les années 1980, sont aujourd'hui engagés. Selon le président de la Communauté d'agglomération, François Zimeray, « *c'est autour de la Seine que le futur de l'agglomération se dessinera. Et c'est à l'ouest que*

---

<sup>206</sup> Rouen, Petit-Quevilly, Grand-Quevilly et Petit-Couronne.

<sup>207</sup> Sur le port de Rouen, voir : « Les ports de commerce : Rouen et Le Havre parmi les plus grands », *Aval*, n° 76, 1<sup>er</sup> trimestre 1997, pp. 3-25 (IA P88) ; Stey, Nathalie ; Querret, Robert, « Dossier "Rouen" », *Revue de la navigation des ports et industries*, n° 17, octobre 2002, pp. 519-537 (CETE LYON).. Les rapports entre la ville et le port de Rouen ont été traités dans le cadre des forums organisés par l'Association Villes et Ports. Cf. Himpens, « A partir du cas de Rouen, quels types d'espaces portuaires peut-on envisager de transformer ? », *op. cit.* ; Gauthier, Alain, « L'environnement au service d'un projet de ville portuaire », *Quatrième conférence internationale de Villes et Ports, Montréal, Québec, Canada, 10 au 13 octobre 1993. Villes portuaires, acteurs de l'environnement*, Le Havre, AIVP, 1994, pp. 95-101.(CDU 31108)

<sup>208</sup> Voir à ce sujet : Lenfant, Carine, « L'urbanisme à Rouen », *Urbanismes § Architecture*, n° 238, juin 1990, pp. 94-99.(CDU)

<sup>209</sup> Berthier, Isabelle, « Rouen-Elbeuf. Un pas vers une démarche négociée », *Diagonal*, n° 146, novembre-décembre 2000, pp. 15-17.(CDU)

<sup>210</sup> Pennini, Daniela, *L'Histoire du sixième franchissement de la Seine à Rouen. Evolution urbaine, stratégies et justificatifs*, Paris, TRASS, 1998.



débutera la reconquête du fleuve par la ville et ses habitants<sup>211</sup>. » La mise en place du nouveau pont, un des maillons du futur contournement de Rouen<sup>212</sup>, doit permettre de désenclaver les quartiers ouest et d'aménager les quais de la Seine, empruntés massivement par les camions se rendant au port. Cette nouvelle infrastructure à bras levant, qui devrait s'ouvrir à la circulation en 2007, marquera en quelque sorte la limite entre le port industriel en aval et le port urbain avec haltes nautiques et terminal de croisière en amont<sup>213</sup>.

Avec l'objectif de revaloriser l'ensemble de ses quais urbains, la Ville de Rouen lance à la fin des années 1990 l'aménagement d'un premier tronçon, entre le pont Corneille et le pont Guillaume-le-Conquérant sur la rive droite<sup>214</sup>. Une promenade permet depuis 1999 de parcourir deux kilomètres de berges. Le réaménagement des quais plus en aval, en direction du futur pont, se poursuit actuellement dans le cadre de la reconquête progressive des quartiers ouest, peu denses en habitations et progressivement délaissés par les activités portuaires au profit de concessions automobiles. Dans cet espace de huit cents hectares environ, à moins de deux kilomètres du cœur de la ville, plusieurs nouveaux équipements ont déjà été réalisés : la Préfecture, installée dans les bâtiments de l'ancien Hôtel Dieu, l'Hôtel de l'agglomération de Rouen et la faculté de droit. D'autres, comme le nouveau palais des sports, sont à l'étude. Sur la façade fluviale, les quais et hangars portuaires désaffectés en aval du pont Guillaume-le-Conquérant ont fait l'objet d'une charte d'objectifs, signée en 2001 par la Ville de Rouen et le Port autonome. L'aménagement de cet espace dit « des Marégraphes<sup>215</sup> », sous la maîtrise d'ouvrage du Port autonome, a été confié à l'architecte parisien Jean-Marie Mandon, la Ville intervenant, quant à elle, plus particulièrement sur les bords des quais. Lors d'un réaménagement paysager de l'avenue Pasteur, perpendiculaire à la Seine, la

---

<sup>211</sup> Cité par : Goasguen, Richard, « Regards internationaux sur 800 hectares de terrains portuaires », *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, n° 5180, 7 mars 2003, p. 61.(CDU)

<sup>212</sup> Ce pont reliera la sortie de l'autoroute A 150 (Rouen-Barentin) à la rocade Sud-III.

<sup>213</sup> Les croisières maritimes, en expansion, font de Rouen et de sa proximité avec Paris une escale très prisée. Le Plan local d'urbanisme prévoit la mise en valeur des deux terminaux de croisière dont l'un se situe en amont du futur pont, sur la rive gauche, à proximité du centre-ville. Les secteurs de la zone portuaire à l'ouest du pont seront confortés ou développés. Cf. le Plan local d'urbanisme sur le site de la Ville de Rouen : [www.mairie-rouen.fr](http://www.mairie-rouen.fr).

<sup>214</sup> Voir : « La Seine : axe du renouveau », *Rouen sur Seine. 33 projets d'urbanisme. 2<sup>e</sup> édition réactualisée, op. cit.*, pp. 6-9.(CDU 55495)

<sup>215</sup> Les deux bâtiments abritant les marégraphes ont été inscrits sur l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques en 1997.

démolition d'un hangar des quais en 2003 a permis d'ouvrir une perspective sur la Seine et de créer un jardin de deux hectares sur sa bordure<sup>216</sup>. Plus en aval encore, doit naître, entre le quartier Pasteur et le nouveau franchissement de la Seine, le quartier Luciline, d'une superficie de dix hectares, mêlant logements, commerces et bureaux.

Mais le projet phare de ce nouveau secteur ouest sera la réhabilitation des anciens docks, au pied du futur pont. Ce lieu emblématique de la ville et du port, offrant actuellement 40 000 m<sup>2</sup> de planchers, se compose principalement de deux entrepôts établis perpendiculairement à la Seine : un bâtiment Eiffel du début du XX<sup>e</sup> siècle anciennement dédié au stockage du vin (l'entrepôt Agrivin) et un hangar de la Compagnie des docks et entrepôts de Rouen, grand vaisseau de béton datant des années 1950. Après appel à projets, le réaménagement des anciens docks a été confié à l'automne 2003 à la société Espace Expansion<sup>217</sup> qui s'est adjoint l'architecte Jean-Michel Wilmotte. Ce dernier propose de réhabiliter les deux hangars existants et d'en ajouter un troisième. « *J'ai souhaité, ici, explique-t-il, faire vivre le lien qui, par delà les époques et les usages, attache les hommes à un lieu. 1902, 1957, 2007, les trois nefs des Docks de Rouen en sont l'expression*<sup>218</sup>. » Les deux anciens hangars et le nouveau bâtiment en brique et métal seront reliés entre eux par des passages et des passerelles couvertes. Le hangar Eiffel recevra un ensemble de restaurants des cuisines du monde autour d'un atrium central avec un jardin intérieur, et les deux autres abriteront un multiplexe de quatorze salles de cinéma et des espaces commerciaux de plus de 20 000 m<sup>2</sup>. L'ensemble, complété par un parking silo et une jardinerie, doit ouvrir ses portes en 2007. « *Ce projet, affirme Pierre Albertini, député-maire de Rouen, représente une opportunité d'ouvrir la ville sur l'extérieur et de rétablir une mixité de ses fonctions en alliant économie, commerces, logements et qualité de vie, c'est-à-dire loisirs et culture*<sup>219</sup>. » Le projet est cependant controversé et semble raviver la traditionnelle opposition entre les deux rives. En effet, les détracteurs du projet pensent que le nouveau centre

---

<sup>216</sup> Ce jardin fut conçu par les paysagistes parisiens Pascale Hannel et Christophe Laforge.

<sup>217</sup> Espace Expansion est une filiale d'Unibail, grand propriétaire d'immobilier commercial en France.

<sup>218</sup> Cité par : Goasguen, Richard, « Rouen. La réhabilitation des docks dynamise les quartiers ouest », *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, numéro spécial « Aménagement 2004 », avril 2004, pp. 50-51.(CDU)

<sup>219</sup> *Ibid.*

commercial entrera en concurrence avec celui de Saint-Sever établi sur la rive opposée, la rive gauche.

## Conclusion

La transformation des berges en lieux urbains pourrait être considérée comme une étape de plus dans l'histoire des rapports complexes qu'entretiennent les villes avec leurs fleuves, rapports marqués par des périodes de forte symbiose, d'ignorance, de mépris ou des moments de simple coexistence *in situ*. Mais la redécouverte de l'espace fluvial semble avant tout fournir une occasion – ou un prétexte – pour réinvestir des sites délaissés à proximité des centres-ville, à une époque où l'on cherche à insuffler à ces derniers une nouvelle dynamique. L'implantation de nouvelles activités, la création ou l'amélioration de logements, associées à des aménagements de qualité et à une redéfinition des espaces, doivent contribuer à recentrer les villes sur leurs cœurs historiques et à y ramener les fonctions traditionnelles d'échange et d'animation qu'ils avaient perdues.

Malgré la forte diversité physico-géographique des fleuves à l'intérieur des villes et celle des échelles des opérations, les villes fluviales sont confrontées à un certain nombre de problèmes et d'enjeux communs. Tout aménagement des bordures d'eau présuppose d'abord une protection contre le fleuve dont les crues peuvent toujours représenter une menace, une dimension prise en compte par les différents plans bleus en collaboration avec les gestionnaires des voies d'eau. Au cœur des toutes les réflexions sur l'aménagement des berges figure aussi la question de la circulation qui nécessite une révision des schémas d'accessibilité et un détournement des flux de trafic automobile à l'approche des rives aménageables. Les axes de circulation le long des fleuves, hier encore considérés comme offrant de multiples facilités et qui ménageaient même des perspectives privilégiées sur le fleuve, sont aujourd'hui bannis selon une nouvelle conception misant sur la qualité récréative de ces espaces « naturels » en contact avec la ville. Si les espaces en bordure de l'eau ont été délaissés pendant des décennies, conduisant à un état de dégradation manifeste, il en est généralement de même pour les quartiers adjacents. Les opérations d'aménagement lancées sur les berges visent alors non seulement à la création d'une nouvelle symbiose avec l'élément aquatique sur une emprise linéaire plus ou moins importante, mais tout autant à la reconquête des quartiers riverains. Ceux-ci doivent être intégrés dans l'ensemble de la structure urbaine existante. Par-

là, les aménagements des berges s'inscrivent dans des programmes plus généraux de restructuration et de régénération urbaine, dans lesquels le fleuve peut jouer un rôle d'axe fort.

Les situations de départ étant assez similaires d'une ville à l'autre, une tendance commune se dégage également dans la mise en œuvre de projets qui suscite une mobilisation importante. Dans tous les projets autour du fleuve se manifeste, d'une part, la volonté d'associer les populations locales au processus de décision. Cette concertation publique semble cependant avant tout servir la communication des objectifs des projets et leur présentation d'une manière positive. Ce sont surtout les offres multiples dans les domaines des loisirs, de la culture et de la consommation qui doivent séduire les habitants et assurer l'attractivité du projet. Pour mener les projets à bien, la nécessaire coopération entre les nombreux acteurs du développement urbain concernés conduit, d'autre part, à des montages partenariaux politiques, économiques et financiers. Les expériences faites par des villes maritimes ou fluviales dans d'autres pays d'Europe et d'Amérique du Nord, présentées et étudiées lors de colloques, forums et autres réunions, peuvent être mises à profit par les collectivités pour adopter des stratégies d'aménagement et des savoir-faire éprouvés ailleurs. La coopération en partenariat public-privé semble désormais une démarche adaptée et de plus en plus indispensable pour la gestion de grands projets urbains. Si les premiers travaux d'urbanisation, la mise en place des infrastructures et la création d'espaces publics font l'objet d'investissements du secteur public, servant de déclencheur au processus de revalorisation, la conduite des projets de création et de développement des nouveaux quartiers en bordure de l'eau est généralement confiée à des sociétés d'économie mixte (Lyon Confluence, Bordeaux-La Bastide, île de Nantes).

Les programmes d'aménagement révèlent eux aussi les mêmes grandes options. L'objectif de rendre les berges accessibles aux citoyens se traduit par des aménagements d'espaces publics sous forme de promenades paysagées, de pistes cyclables, de jardins et de parcs à proximité de l'eau, délimités par des quais rénovés et mis en valeur. Cet espace intermédiaire entre la ville et le fleuve, qui jouxte généralement un axe de circulation transformé en « boulevard urbain », crée le lien entre l'eau et les quartiers riverains. Pour ces derniers, il peut s'agir de

quartiers anciens au bâti dégradé qui font alors, comme à Bordeaux rive gauche, l'objet de rénovation et de restructuration. Dans le cas de quartiers à créer sur d'anciens sites industriels et/ou portuaires, autour de quelques îlots bâtis, comme à Lyon Confluence, Bordeaux-La Bastide, Rouen ou l'île de Nantes, les programmes se caractérisent par une urbanisation dense et une mixité des fonctions, associant logements, bureaux, commerces, équipements de culture et de loisirs. L'implantation d'équipements publics – un nouveau palais de justice et une école d'architecture sur l'île de Nantes, un pôle universitaire à Bordeaux-La Bastide ou une faculté de droit à Rouen – et de pôles dits « de loisirs », tels ceux prévus à Lyon Confluence et à Rouen, alliant le commerce à des activités ludiques, culturelles ou sportives<sup>220</sup>, doit renforcer la nouvelle centralité et l'attractivité des futurs quartiers. Comparées aux opérations misant sur l'effet d'entraînement de projets à rayonnement international, comme l'opération de reconquête du site d'Abandoibara à Bilbao et son projet phare, le musée Guggenheim<sup>221</sup>, les programmes engagés en France tendent plutôt à préserver l'identité et la géographie des lieux et à inscrire leurs interventions dans les mailles urbaines existantes. L'espace public y tient un rôle essentiel permettant de recoudre des tissus hétéroclites, mais aussi de donner, dans un processus à long terme, une lisibilité au projet. Seul projet en France jouant sur une stratégie culturelle à visée internationale, le musée des Confluences à Lyon qui sera dédié aux cultures scientifiques et techniques et occupera la pointe sud du nouveau quartier. Sa conception, due à l'agence viennoise Coop Himmelb(l)au, n'est pas sans rappeler, d'ailleurs, la grande forme déconstruite et étincelante ancrée au bord du Nervión à Bilbao.

Quant aux structures d'aménagement, elles traduisent l'objectif de créer une nouvelle relation spatiale entre le fleuve et la ville. L'orientation des bâtiments, des places et autres espaces publics est destinée à ouvrir les quartiers riverains sur l'eau et à créer de multiples perspectives sur le paysage fluvial. Les aménagements jouent

---

<sup>220</sup> Voir à ce propos : Hachache, Nora, « Les nouveaux temples de la consommation et des loisirs », *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, n° 5170, 27 décembre 2002, pp. 30-32.(CDU)

<sup>221</sup> Au sujet des projets d'aménagement de Bilbao, voir : Ortuondo, Josu, « Bilbao. Une transformation générale de l'interface ville-port », *Quatrième conférence internationale de villes et ports, op. cit.*, pp. 113-116 (CDU 31108) ; Gotlieb, Carlos, « Bilbao régénère sa Ria », *Diagonal*, n° 129, février 1998, pp. 34-37 (CDU) ; « Bilbao. La culture comme projet de ville = La cultura como proyecto de ciudad », *Projet urbain*, n° 23, septembre 2001 (CDU) ; Rodrigues-Malta, Rachel, « Régénération urbaine : variations sud-européennes », *Information géographique*, vol. 65, n° 4, décembre 2001, pp. 321-339.(CDU)

sur les contrastes entre la ville minérale, les espaces paysagés et l'élément aquatique, ou cherchent à renforcer les liens par le jeu des matières et des coloris. Rares sont les exemples qui empruntent au mimétisme en faisant appel aux formes et aux signes de l'architecture nautique ou à l'imaginaire portuaire, comme cela a pu être le cas lors d'une première vague d'aménagement en bordure de l'eau et plus particulièrement dans les ports maritimes. Sur le site des anciens docks de Rouen, Jean-Michel Wilmotte propose toutefois de créer un « hangar » contemporain en parallèle aux deux hangars anciens. Le thème de l'eau semble parfois s'imposer comme élément fédérateur des projets, comme à Issy-les-Moulineaux, où a été récemment lancé un projet de reconquête des bords de Seine. Bernardo Fort-Brescia (Arquitectonica) a imaginé trois bâtiments en forme de bateaux qui s'élancent vers la Seine et entre lesquels une « *nappe végétale évoquera la mer et les vagues* » ; Christian Portzamparc conçoit pour le futur siège de Bouygues Immobilier un « *galet* » à la pointe nord de l'îlot à aménager, et Laurinda Spear (Arup & Partners) propose, sur le site de la tour EDF, des formes « *fortement évocatrices : galets, lames, vagues* »<sup>222</sup>.

La volonté de sauvegarder la mémoire portuaire des villes qui a joué un rôle important dans une première génération d'opérations de reconversion, comme à Montréal ou à Liverpool, n'est pas absente en France. Elle se limite cependant à la conservation de quelques vestiges du patrimoine portuaire ou industriel tels des hangars convertis à d'autres fonctions (Bordeaux rive gauche, Rouen, île de Nantes, Lyon Confluence) ou des structures techniques emblématiques comme la grue de puissance exceptionnelle des anciens chantiers Dubigeon sur l'île de Nantes. Les projets de transformation d'anciens ports en ports de plaisance, à Lyon, Bordeaux ou Rouen, participent de la volonté de conserver les traces des activités passées, mais aussi de réanimer les plans d'eau en développant la navigation de plaisance et le tourisme fluvial. La mise en place de lignes régulières de transport de passagers, alternative à l'automobile dans les centres-ville, a pu être concrétisée à Paris, est à l'essai à Nantes et différée à Lyon.

---

<sup>222</sup> Cité dans Daël, Catherine, « Issy-les-Moulineaux se met en Seine », *Traits urbains*, n° 1, septembre 2005, pp. 35-36.(CDU)

Aujourd'hui, alors que la plupart des projets sont entrés dans une phase opérationnelle, se pose la question de savoir pour qui sont entrepris ces aménagements. Pour les riverains ou pour les visiteurs et les touristes attirés par ce nouveau cadre attrayant ? L'utilisation récréative du fleuve et des rives n'est-elle qu'un épisode supplémentaire dans l'histoire des rapports ville-fleuve, et ne reviendra-t-on pas demain au renforcement de l'utilisation économique du fleuve en redonnant un essor aux transports par voie d'eau, comme le souhaitent certains<sup>223</sup> ? Le tourisme urbain peut-il contribuer de façon significative aux stratégies de développement économique d'une ville<sup>224</sup> ? La convergence des démarches et des conceptions des projets semble avant tout révéler les nouveaux enjeux de l'aménagement urbain. Les projets s'inscrivent dans de grands desseins et constituent de nouveaux vecteurs de l'ambition des villes. Parmi tous les objectifs mis en avant, l'objectif « suprême » semble être de gagner en attractivité dans le mouvement international de compétition urbaine.

---

<sup>223</sup> Voir à ce sujet : Melquiond, Madeleine, « Le boom fluvial », *Équipement magazine*, n° 145, septembre 2003, pp. 11-15 (CDU); Parent, Christian, « Le transport fluvial : bilan et perspectives », *Transports*, n° 392, novembre-décembre 1998, pp. 390-398 (CDU).

<sup>224</sup> Voir : Fainstein, Susan S. ; Glastone, David, « Evolution du tourisme urbain », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 97, décembre 2004, pp. 127-135.(CDU)



# Bibliographie

Recherches bibliographiques effectuées par **Colette GALMICHE**, chargée d'études documentaires au Centre de Documentation de l'Urbanisme.

## I. Généralités

### A. Ouvrages

#### **Le fleuve et ses territoires : des enjeux patrimoniaux aux grands projets urbains. Contributions au colloque du 26 septembre 2003 " Imaginer le Val de Loire"**

Orléans : Agence d'urbanisme de l'agglomération d'Orléans, 2003. - 132 p., cartes, schémas, phot.  
(Colloque organisé en partenariat avec les agences d'urbanisme de Tours, Chinon, Angers, Nantes, les services départementaux d'architecture et du patrimoine et les CAUE des départements du Loiret, du Loir-et-Cher, de l'Indre-et-Loire, de Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire)

Les contributions rassemblées dans ce document présentent des projets de développement et de valorisation urbaines et paysagères en rives de fleuve et plus particulièrement en rives de Loire, d'Orléans à Nantes. Elles illustrent la problématique du colloque qui s'est tenu à Orléans le 26 septembre 2003 : l'inscription du Val-de-Loire par l'Unesco au titre du paysage culturel, conduit à s'interroger sur une nouvelle politique patrimoniale à l'échelle d'une vallée fluviale qui renferme des sites et des paysages d'exception, mais aussi des villes et des agglomérations aux fortes dynamiques de développement. Ces deux approches et la confrontation de quelques projets exemplaires permettent de dégager des démarches intéressantes et innovantes sur lesquelles s'appuyer pour mettre en oeuvre des grands projets des villes et des territoires. Trois démarches de projet urbain, initiées à Orléans, Nantes et Bordeaux, pour reconquérir le fleuve sont tout d'abord présentées : le grand projet Loire-Loiret-trame verte de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire (François Grether pour les quais d'Orléans et le parc de Loire) ; l'île de Nantes (Alexandre Chemetoff) ; les quais rive gauche de Bordeaux (Michel Corajoud). Viennent ensuite des fiches de cas : une ZPPAUP pour le centre historique d'Orléans ; la démarche environnementale appliquée au territoire et à l'habitat du pays-d'Orléans-Val-de-Loire (OPAH et charte patrimoniale, architecturale et urbaine à haute qualité environnementale) ; une charte architecturale et paysagère pour la Sologne du Loiret et le Val Sud ; valorisation paysagère des itinéraires touristiques à vélos du Pays-des-Châteaux (Loir-et-Cher) ; le parc péri-urbain des Mées à La-Chaussée-St-Victor ; une ZAD pour le déversoir de la Bouillie (Loir-et-Cher) ; mise en valeur du paysage urbain de l'agglomération tourangelle à l'occasion du projet Loire à vélo ; le pont Napoléon à Tours, du pont routier à un espace urbain animé ; Chinon et la reconquête urbaine et paysagère de la Vienne ; la mise en valeur et la protection des zones humides à Angers ou comment concilier agriculture, environnement, ville et tourisme ; la route départementale 952 entre Angers et Saumur, un aménagement sécurisé et de découverte en bord de Loire et de ses affluents, la démarche Rives de Loire de la communauté urbaine de Nantes ; le grand projet de ville Malakoff - Pré Gauchet à Nantes ; préservation et valorisation des espaces naturels et agricoles de la vallée de Bouguenais ; la reconquête des bords de Loire à Couëron ; la régénération urbaine de St-Nazaire ville portuaire.

**CDU 57517**

#### **Penser la ville par le paysage**

MASBOUNGI, Ariella Dir.

FRANCE. MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. DIRECTION GENERALE DE L'URBANISME, DE L'HABITAT ET DE LA CONSTRUCTION

Paris : Editions de la Villette, 2002. - 97 p., plans, phot. coul., ill.

(Coll. *Projet Urbain*)

Comment penser la ville en cours de constitution? Comment lutter contre le chaos et l'étalement urbain? Comment donner à la ville hors la ville forme, force et aménité? Dans le cadre des ateliers "Projet urbain", des paysagistes apportent leurs réponses en décrivant par des exemples concrets leur recherche d'un rapport intelligent au territoire, en s'employant à interpréter la géographie et l'histoire du lieu.

**CDU 55714**

### **La trace du fleuve : la Seine et Paris (1750-1850)**

BACKOUCHE, Isabelle

*Paris : Ecole des Hautes Etudes en Sciences sociales, 2000. - 430 p., tabl. ; cartes ; ill. ; index ; bibliogr.*

Après avoir restitué la diversité et le poids des activités fluviales dans Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle, en faisant ressortir les signes de plus en plus nombreux de la difficile cohabitation de tous les hommes et de leurs intérêts respectifs, les projets conçus sur la Seine et leur réalisation sont abordés, cette intervention sur la forme urbaine s'accompagnant d'une sélection des pratiques fluviales qui aboutit à l'émergence de nouveaux critères de leur cohabitation. Enfin, lors de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la destinée du fleuve s'écarte d'une logique urbaine et les facteurs qui ont accéléré la rupture entre le fleuve et la ville sont analysés : le fleuve est réduit à sa fonction de moyen de communication.

**IA 42424**

### **L' invention du paysage**

CAUQUELIN, Anne

*Paris : PUF, 2000. - 181 p., bibliogr.*

*(1<sup>ère</sup> édition, Librairie Plon, 1989)*

La première version de cet ouvrage, voilà dix ans, se proposait de montrer la manière dont le paysage avait été pensé et construit comme équivalent de la nature, à travers notamment une pratique picturale. Car, si le paysage se présente comme une donnée naturelle, il est en fait le résultat d'un travail considérable : nous " faisons " du paysage, nous usons d'outils, nous cadrons, mettons à distance, utilisons toutes les ressources du langage. En réalité, il s'agit de parfaire la convenance d'un modèle culturel avec le contenu singulier d'une perception. La notion de paysage s'est aujourd'hui élargie à celles d'environnement et d'écologie, accompagnées de nouvelles pratiques. D'autres catégories de paysages numériques émergent aussi avec les nouvelles technologies audiovisuelles, qui renforcent son artificialité. L'ouvrage s'intéresse aux formes de la genèse du paysage et aux rapports entre représentations et perceptions paysagères.

**CDU 51638**

### **Le paysage et la mémoire. Traduit de l'anglais par Josée Kamoun**

SCHAMA, Simon

*Paris : Seuil, 1999. - 720 p., notes, planches coul., index, bibliogr.*

*(Coll. Univers historique)*

Ouvrage très documenté consacré à la place du paysage dans la culture, en particulier dans les différentes formes d'expression artistique (littérature, peinture, statuaire, photographie). Les considérations historiques, philosophiques et culturelles de l'auteur sont présentées autour de trois thèmes (le bois, l'eau, le roc) qui sont autant de thèmes centraux et fondamentaux dans les représentations.

**CDU 38961**

### **L'aménagement fluvial et la mémoire. Parcours d'un anthropologue sur le fleuve Rhône.**

**Préface de Michel Marié**

CHABENAT, Gérard

*Paris : L'Harmattan, 1996. - 302 p., bibliogr.*

*(Coll. Villes et entreprises)*

Cette thèse de l'anthropologue C. Chabenat, rapporte les différentes cultures associées au fleuve, à partir d'une enquête de terrain. Dans la première partie, "fleuve ressource", un premier chapitre décrit les activités, les pratiques, les sociabilités auxquelles le fleuve donne lieu, et évoque son image dans la mémoire ainsi que les réactions à ses aménagements. Les deux chapitres suivants présentent quelques pratiques en voie de disparition, à travers des portraits et des entretiens avec des pêcheurs, des sauveteurs, des marinières, des jouteurs... La deuxième partie, "fleuve transformé" s'intéresse quant à elle aux sportifs (kayak, aviron, voile), aux naturalistes et aux aménageurs. Enfin, une synthèse théorique de ces enquêtes de terrain est présentée dans la troisième partie, qui s'attache à décrire "la construction sociale du fleuve".

**CDU 35827**

### **Ces ports qui créent des villes**

CHALINE, Claude Dir. ; RODRIGUES MALTA, Rachel Dir.  
*Paris, L'Harmattan, 1994. - 299 p., fig., ill., bibliogr.*  
(Coll. Maritimes)

Toutes les villes portuaires dans le monde sont confrontées à la délocalisation de leurs installations et activités maritimes en faveur de sites suburbains plus performants. Les auteurs, à travers de nombreuses études de cas, analysent les processus de transformation de ces territoires, de leurs reconquêtes stratégiques et symboliques. Ils s'intéressent à différentes opérations de réaménagement, en évaluent les conséquences urbaines et socio-économiques.

**CDU 31047**

### **Histoire des canaux, fleuves et rivières de France**

MIQUEL, Pierre  
*Paris : Edition 1, 1994. - 372 p., phot. coul., cartes*

Cet ouvrage retrace l'histoire humaine, technologique, économique et politique de l'aménagement des voies navigables en France. Du canal de Briare aux aménagements récents du Rhône, des prouesses techniques de la renaissance aux réalisations actuelles il est montré comment le réseau fluvial a toujours été un lieu d'expression du génie technique et planificateur et un instrument fort de rééquilibrage et d'aménagement du territoire.

**CDU 30310**

### **Quatrième conférence internationale de villes et ports, Montréal, Québec, Canada, 10 au 13 octobre 1993. Villes portuaires, acteurs de l'environnement/city and port, partners for the environment**

ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS. LE HAVRE  
*Le Havre : AIVP, 1994. - 366 p., tabl., phot.*

Ce livre réunit de nombreuses réflexions et exemples de réalisation dans plusieurs villes portuaires du monde. Des thèmes variés sont abordés: la conservation du patrimoine, la consultation du public, les échelles d'aménagement d'une métropole portuaire, la morphologie urbaine et l'aménagement des espaces riverains, la mise en valeur économique et environnementale des voies d'eau ou encore la logistique internationale et l'aménagement du territoire.

**CDU 31108**

### **Waterfronts. A new frontier for cities on water**

BRUTTOMESSO, Rinio (ed.)  
*Venise : International center cities on water, 1993. - 351 p., fig., tabl.*

De nombreuses villes portuaires ou maritimes des cinq continents sont présentées. Chaque article (ou série d'articles) consacre à une ville décrit son environnement particulier, parfois aussi son histoire, et analyse les problèmes et les enjeux liés au réaménagement de son front de mer, de ses berges ou de son port. De nombreux projets d'aménagement et programmes de planification urbaine sont présentes.

**CDU 36201**

### **La ville et le fleuve. Colloque tenu dans le cadre du 112e congrès national des sociétés savantes, Lyon, 21-25 avril 1987**

COMITE DES TRAVAUX HISTORIQUES ET SCIENTIFIQUES. PARIS  
*Paris : Editions du CTHS, 1989. - 446 p., ill., phot., cartes, tabl., graph., bibliogr.*

Les trente-deux communications du congrès sont réparties dans cinq grands thèmes: la ville et le fleuve ; l'écologie ; l'histoire ; les grands aménagements ; le droit et le fleuve. La Saône, le Rhône et Lyon font l'objet de la majorité des interventions mais des problèmes de relations entre villes et fleuves d'ailleurs sont évoqués: bordeaux, Anvers, Ottawa, les Hauts-de-Seine.

**CDU 22841**

### **Villes et ports. Actes du forum, le Havre, 28-29 janvier 1988**

HAUTE-NORMANDIE. PREFECTURE DE REGION

*Rouen : Imprimerie Ternon, 1988. - 153 p., phot. noir/blanc, cartes*

Série de débats en carrefours sur: ports en évolution, espaces en mutation ; quelle gestion pour le territoire portuaire? Le port et la cite ; reconquête des espaces désertes ; comment franchir les obstacles juridiques et financiers? Ils ont été précédés de la présentation de 5 exemples de reconversion et de réutilisation d'espaces portuaires.

**CDU 20188**

### **Sur la relation dialectique ville-fleuve.**

LABASSE, Jean

In : Régions, villes et aménagement. Mélanges jubilaires offerts à Jacqueline Beaujeu-Garnier

CENTRE DE RECHERCHES ET D'ETUDES SUR PARIS ET L'ILE-DE-FRANCE. PARIS ; SOCIETE DE GEOGRAPHIE. PARIS

*Paris : CREPIF, 1987. - pp. 303-308*

L'auteur distingue trois stades dans la problématique des villes fluviales: l'adaptation de la cite à son site, le sacrifice du fleuve et sa réhabilitation.

**CDU 22717**

### **Ville et fleuve. Des villes à la reconquête de leurs fleuves: réflexions à partir des exemples de Lyon, Montréal, Torun ; actes des rencontres Diagonal tenues à Lyon, 13-14 mai 1985**

PELLETIER, Jean ; RIVET, Martine

AGENCE D'URBANISME DE LYON ; FRANCE. MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. SERVICE TECHNIQUE DE L'URBANISME

*Lyon : Agence d'urbanisme de la communauté urbaine ; Paris : STU, 1985. - 84 + 113 p., ann., fig., bibliogr.*

Expériences de politiques de reconquête des cours d'eau et de leurs rives, réflexions sur des questions d'actualité, examen de quelques points de droit.

**CDU 22890(1-2)**

### **L'eau et les rêves: essai sur l'imagination de la matière**

BACHELARD, Gaston

*Paris : Editions José Corti, 1942. -*

## **B. Articles**

### **Fleuves et territoires : en quête de liaisons**

GROUEFF, Sylvie

*Urbanisme, n° 334, janv.-fév. 2004. - pp. 21-28, cartes, phot.*

Le colloque "Le fleuve et ses territoires : des enjeux patrimoniaux aux projets urbains", organisé à Orléans le 26 septembre 2003, s'inscrivait dans une démarche mise en place depuis déjà deux ans entre différentes structures regroupant élus et techniciens des villes ligériennes pour imaginer un devenir commun. Les organisateurs (l'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, en liaison étroite avec quatre autres agences, quatre CAUE et quatre services départementaux de l'architecture et du patrimoine), aux objectifs parfois convergents mais issus de cultures différentes, ont proposé un programme où les préoccupations des uns et des autres ressortaient pour aboutir à un savoir commun dans la perception de "leur" fleuve. Le compte-rendu de ce colloque présente un état des lieux et des enjeux, des regards de professionnels et trois interventions de concepteurs : Michel Corajoud sur les quais de la rive gauche à Bordeaux, Alexandre Chemetoff sur l'île de Nantes et François Grether avec le grand projet Loire - trame verte d'Orléans.

**CDU**

## **Aménagement 2004. Urbanisme, paysage, territoires : 25 projets et réalisations**

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, n° spécial, avr. 2004. - 130 p., fig., phot.*

Ces projets et réalisations européens sont présentés dans cinq grandes parties : nouveaux quartiers, villes et fleuves, commerces et loisirs, espaces publics, gares et pôles d'échanges. De nouveaux quartiers se développent sur des sites urbains libérés par des délocalisations ou l'abandon de fonctions obsolètes. Sur ces terrains bien situés, l'enjeu est de conjuguer une certaine densité de logements, de bureaux et d'équipements avec les préoccupations environnementales : exemples d'Amiens, Rennes, Lille, Metz et Manchester. Les cours d'eau qui traversent les villes retrouvent leurs attraits, leurs rives sont rendues aux habitants. Les projets d'aménagement transforment ces rives en lieux de promenade, de détente et de reconquête végétale : exemples à Saintes, Sèvres, Nantes, Mâcon et Lyon. Après 30 ans de migration dans les périphéries suburbaines, le commerce réinvestit des quartiers plus centraux avec des projets d'implantation portés par des équipes promoteurs-architectes. Ces nouvelles surfaces commerciales à Mulhouse, Valenciennes, Rouen, Gênes ou dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris sont aussi de vrais projets de requalification urbaine. Les politiques de requalification des espaces publics prennent de l'ampleur comme le montrent les exemples de St-Denis, Cagnes-sur-Mer, Bordeaux, Lille et Athènes. Enfin, les gares et les quartiers de gares deviennent des lieux de polarisation des activités urbaines. La convergence des nouveaux modes de déplacement nécessite leur réorganisation en véritables pôles d'échanges qui intègrent des surfaces commerciales imposantes et des services tout en diffusant cette dynamique aux quartiers alentours.

**CDU 57576**

### **Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs. -**

BORDES-PAGES, Elisabeth (dir.) ; DUGENY, François (dir.)

*Cahiers de l'IAURIF, n° 141, 2e trim. 2004. - 244 p., cartes, ill., tabl., graph., phot., bibliogr.*

Ce numéro tente de montrer l'évolution du système des acteurs, liée à la pression de nouveaux enjeux croisés, qui induisent une mutation des approches et des pratiques. Il aborde sous cet angle quatre sujets où le fleuve est à la fois : une composante majeure de l'écosystème métropolitain ; le support d'un développement associé à la montée en puissance du transport de marchandises par voie fluviale ; le lieu d'enjeu important pour de nouvelles valorisations urbaines ; un espace identitaire propice au développement culturel et touristique. Il montre ce qui participe de la vie du fleuve dans la région d'Ile-de-France en rappelant que ce système fonctionne à l'échelle du grand bassin de la Seine qui englobe tous ses affluents et leurs sous-bassins. Il rappelle les différents degrés d'interdépendance qui existent entre le fleuve et les territoires qui sont sous son influence et dont il dépend en retour, depuis l'amont jusqu'à l'estuaire du Havre. Dans la région, son influence dépasse largement les territoires des 144 communes riveraines. Ce numéro parle des échelles auxquelles sont réalisés les principaux aménagements et équipements pour répondre à la fois aux besoins des activités humaines mais aussi au maintien de l'équilibre nécessaire à la vie du fleuve lui-même. Ce numéro témoigne aussi de l'évolution des mentalités vis-à-vis de ce milieu naturel qu'est le fleuve. Quatre contributions montrent que, depuis une quinzaine d'années, la présence et la dimension spécifique du fleuve a servi de fil conducteur à de nombreux projets de villes et d'agglomérations en France.

**CDU**

### **Renouvellements urbains**

QUERRIEN, Anne (dir.) ; LASSAVE, Pierre (dir.)

*Annales de la recherche urbaine, n° 97, déc. 2004. - pp. 3-149, phot., notes, bibliogr.*

Ce numéro propose des réflexions sur les grandes orientations du renouvellement urbain avec d'une part les opérations d'amélioration de l'habitat dans des quartiers anciens ou récents et avec des effets circonscrits à leurs propres limites territoriales, et d'autre part des développements visant à attirer les visiteurs par des activités culturelles et spectaculaires.

**CDU**

### **La Loire**

*Arts, recherches et créations, n° 75, janv. 2003*

## **De berges en rives**

*Diagonal, n° 163, nov.-déc. 2003. - pp. 20-54, phot., dessins, cartes, notes*

Après un premier texte sur les conséquences du développement des liens entre les villes et leurs fleuves (notamment la question des nouvelles fonctions données à ces espaces, des modes d'intervention, etc.), un bref commentaire sur le problème de la délimitation précise des berges (statut juridique du fleuve et classement du domaine public fluvial par de multiples critères) et un entretien avec un responsable des voies navigables à propos des questions posées par la décentralisation, plusieurs exemples d'aménagements sont présentés et commentés: l'aménagement de la rive gauche du Rhône à Lyon, les divers projets (d'ordre économique, culturel et environnemental) concernant les berges de la Seine à Paris, la réflexion sur la transformation des quais à Angers, la réunion de plusieurs initiatives communales pour le diagnostic et le soin des rives de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire, la réhabilitation d'un quartier de Saint-Quentin permettant de retisser les liens d'un canal avec le centre ville, l'aménagement des berges sur d'anciennes emprises ferroviaires et portuaires à Rosario en Argentine.

**CDU**

## **Territoires et paysages**

*Paysage-actualités, n° 264, nov.-déc. 2003. - pp. 27-42*

Les résumés de diverses interventions de spécialistes présents à ce colloque de Mâcon sont présentés. Celles-ci ont porté sur les nouveaux enjeux spatiaux et sociaux des relations entre ville, paysage et nature au XXIème siècle, sur les politiques publiques dans les espaces ouverts en Angleterre, ont présenté des exemples d'action locale sur la nature à Genève, Rome, Francfort et à Nantes. Le travail des paysagistes conseils dans les services de l'Etat, les orientations principales de la politique française des paysages dans la ville sont abordés. Enfin, le président de la Fédération française du paysage, Pierre-Marie Tricaud demande que soit menée une politique nationale en faveur du paysage et des professionnels.

**CDU**

## **Paysage, tendances**

*Techniques et architecture, n° 456, oct.-nov. 2001. - pp. 26-93, ill., phot., dessins, plans, bibliogr.*

Consacré au paysage, ce dossier propose plusieurs articles traitant des paysages considérés comme d'utilité publique, des rapports entre paysage et architecture dans l'histoire de l'architecture, des sites paysagers, des interventions d'un artiste plasticien dans le paysage, mais aussi présentant une étude d'aménagement pour l'environnement de Gondoire à Marne-la-Vallée, des projets d'aménagements paysagers autour des sites industriels de la vallée de la chimie au sud de Lyon, le grand mail du Parc des Lilas à Vitry-sur-Seine, le projet d'aménagement des voies publiques et des îlots du quartier situé entre la Saône et le Rhône à la confluence des deux cours d'eau, une exposition paysagère en Allemagne à Bad Oeynhausen, un jardin de Provence, les aménagements paysagers et l'architecture d'un musée à Neuss en Allemagne, un projet d'aménagement paysager autour d'une station de captage à Joué les Tours, des expositions à Chaumont sur Loire et à Yverdon les Bains.

**CDU**

## **Les paysages des cours d'eau = River landscapes**

*Revue de géographie de Lyon, vol. 73, no 4, 1998. - pp. 271-335, fig., cartes, phot., bibliogr.*

Les trois premières contributions abordent plus spécifiquement des questions méthodologiques liant gestion et

paysage : qu'appelle-t-on paysage, que souhaite-t-on mettre en lumière lorsque l'on aborde la gestion des paysages fluviaux? Les articles qui suivent permettent, à partir d'une variété de cas, de prendre plus particulièrement en compte certaines facettes du paysage : mise en lumière des contrastes paysagers en Franche-Comté, statut patrimonial des paysages de la vallée de la Gartempe, importance des enjeux liés à la gestion du paysage fluvial sur les sites urbains.

**CDU**

## **Le paysage comme projet, entretien avec Alexandre Chemetoff**

LAVALOU, Armelle

*Architecture d'aujourd'hui, n° 303, fév. 1996. - pp. 41-73, fig., phot., ill.*

L'agence d'Alexandre Chemetoff, le Bureau des paysages, projet pour un lieu recréé à Gentilly, illustre la

conception de projet que développe Alexandre Chemetoff. Les études et les réalisations développées ces dernières années, jardins, aménagements ou schémas directeurs, illustrent des thèmes qui se recouvrent et se recourent, tous convergent vers une idée commune : le territoire est notre patrimoine commun, il est à la fois la source et l'objet de toute idée de projet.

**CDU**

### **Rives de villes**

SABBAH, Catherine

*Urbanisme*, n° 285, nov.-déc. 1995. - pp. 27-31, ill., phot.

Les villes ont grandi à partir des berges. Aujourd'hui, la géographie de l'eau revient à la mode avec la vague écologiste.

**CDU**

### **Paysage et territoire: quelle renaissance?**

*Urbanisme*, n° 280, janv.-fév. 1995. - pp. 13-17, ill., phot.

Les paysagistes Michel Desvigne et Christine Dalnoky s'expliquent sur ce qui relie la question du jardin, du paysage et du territoire à celle de la ville et sur leur métier de paysagiste.

**CDU**

### **Un nouveau venu dans les schémas directeurs: le paysage**

TRICAUD, Pierre-Marie

*Cahiers de l'IAURIF*, n° 108, déc. 1994. - pp. 70-79, phot., plans

Bien qu'il n'y ait pas d'obligation légale sur ce point, les schémas directeurs comportent de plus en plus des recommandations précises sur le paysage. C'est souvent autour de la prise en compte de ce patrimoine, de sa richesse et de son importance pour l'image d'un "pays" et son cadre de vie que se fédère l'entente des communes.

**CDU**

### **Au confluent de l'eau et de l'urbanisme**

NICOLAZO, Jean-Loïc

*Urbanisme*, n° 269, déc. 1993. - pp. 64-66, phot.

Deux ans après la promulgation de la loi sur l'eau, les relations entre l'eau et l'urbanisme sont analysées.

**CDU**

### **Stratégies urbaines. -**

*Techniques et architecture*, n° 395, avr-mai 1991. - pp. 45-117, phot., dessin, plan

L'urbanisation de la périphérie des centres est promise par des transferts fonciers, la libération de friches industrielles ou portuaires et des déplacements d'infrastructure. En même temps, apparaissent des enjeux théoriques et humains inconnus depuis longtemps. Une discipline neuve est en gestation, ou les tendances de l'architecture et de l'urbanisme s'affrontent plus radicalement que ne le firent les expressions des architectures. Dans ces espaces se joue ou se dénie le retour de la modernité.

**CDU**

### **Dossier: pour que l'eau vive**

*Diagonal*, n° 89-90, mai-juill. 1991. - pp. 12-30

Série d'articles sur: les innovations proposées dans le projet de loi sur l'eau, la complexité du droit actuel de l'eau et la multiplication des régimes dérogatoires, les moyens d'adapter la politique de l'eau



aux données nouvelles, le contrat de rivière Drôme, techniques d'évacuation des eaux pluviales, un système de drainage à Bruges (Gironde), la gestion du réseau d'assainissement en Seine-Saint-Denis.

**CDU**

### **Bords de fleuve : des kilomètres à réactiver**

FILLION, Odile

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, n° 4584, 4 oct. 1991. - pp. 94-96

Les rives de fleuves, qui n'étaient plus au programme des aménageurs depuis des décennies, reviennent à la une. Estuaires, confluences, biefs, berges... Autant de lieux qu'il faut réactiver dans les villes.

**CDU**

### **De l'humide au sec vers la fin des saisons ; la disparition des milieux naturels urbains, aux XVIIIe-XIXe siècles**

GUILLERME, André

*Annales de la recherche urbaine*, n° 53, déc. 1991. - pp. 41-45

*(Le génie du propre)*

Jusqu'à la fin du XVIIIe siècle la putréfaction est le processus naturel sur lequel s'appuie l'artisanat. La chaleur devient le principe d'action d'une nature captée par l'industrie. La température doit être garantie aussi constante que possible pour donner le confort. L'eau doit disparaître sous terre, ou dans les canalisations. C'est perpétuellement le printemps.

**CDU**

### **Le testament de la Seine = The legacy of the Seine**

GUILLERME, André

*Revue de géographie de Lyon*, vol. 65, n° 4, 1990. - pp. 240-250, fig.

*(Villes et fleuves au Japon et en France)*

L'histoire de la Seine s'est toujours confondue avec celle de Paris, la ville imposant au fleuve les formes dominantes de ses activités selon les époques. Au fleuve sacré de l'époque gallo-romaine, a succédé le fleuve aux eaux communes, utilisées tant pour la boisson et l'hygiène des riverains que pour les artisans. Avec le 19e siècle, ce sont les formes d'utilisation industrielle qui prédominent, cependant que la familiarité des parisiens avec l'eau se réduit progressivement aux loisirs avant de disparaître.

**CDU**

### **La ville et son fleuve. A propos d'un colloque**

PUISSANT, Sylvette

*Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 3, 1990. - pp.403-423, fig., bibliogr.

Réflexions sur le problème des rapports de la ville et son fleuve à partir d'expériences et de projets d'aménagement présentes par dix villes européennes au colloque de bordeaux, les 26 et 27 octobre 1989. L'analyse des contraintes comme celle du contenu des opérations de revitalisation montrent une grande proximité de vues. Une attention particulière est accordée à la ville de bordeaux très révélatrice des problèmes et de la lourdeur des enjeux de cette nouvelle reconquête urbaine.

**CDU**

### **Dossier : berges, entre ville et fleuve**

DEVEDJIAN, Jocelyne

*Diagonal*, n° 64, fév. 1987. - pp. 10-22, phot.

Présentation de plusieurs projets et réalisations d'aménagements de berges de rivière : à Montpellier, le Lez traverse Antigone et devient un lieu de promenade et de jeux. A Issy-les-Moulineaux, projet d'aménagement de l'île-St-Germain et de ses rives avec 4 ZAC en projet. A Courghain, près de Dunkerque, l'expérience de l'aménagement d'un nouveau quartier autour de canaux pour vivre au bord de l'eau. A bordeaux ou le port déménageant, existe le risque de friche portuaire. A Lyon ou 4 projets émergent pour améliorer la qualité des rives de la Saône et du Rhône. Orange et Marseille ou

les solutions retenues sont opposées. Un court article de B. Schmitt présente le statut juridique des berges et des darses, et le cadre strict des servitudes.

**CDU**

### **L'eau dans la ville**

*Annales de la recherche urbaine*, n° 30, avr. 1986. - 125 p

**CDU**

### **Fleuves: comment les aménager?**

*Urbanisme*, n° 215, sept. 1986. - pp.134-144, plans, phot.

Les réflexions d'aménagement globales des fleuves sont rares, les politiques qui s'appliquent aux fleuves de l'Île-de-France, à la Loire, à la Sèvre Niortaise, sont nées de situations particulières. Ancrées dans le site et l'histoire des rivières, elles ont le mérite d'exister comme certains projets ou réalisations anglais ou italiens.

**CDU**

### **La reconquête d'un espace métropolitain: les fronts fluviaux et portuaires. In: vingt-cinquième congrès international de géographie. Paris (août 1984). Symposium: les grandes métropoles mondiales**

CHALINE, Claude

*Cahiers du CREPIF*, n° 9, 1984. - pp.236-245, plans, bibliogr.

En étudiant les cas de la Nouvelle-Orléans, Bordeaux, Paris, Le Caire, Londres, on essaie d'estimer les différents schémas d'aménagement engagés et on évalue l'importance des outils légaux et financiers qui doivent être mobilisés pour que les fronts fluvio-portuaires et les zones qui les accompagnent améliorent l'image des grandes villes.

**CDU**

### **Présence de l'eau**

*Urbanisme*, n° 201, avr.-mai 1984. - pp.40-91, phot., plans

**CDU**

## **II. Approche topographique**

### **Alençon**

#### **Alençon, un travail de couture entre la ville et son fleuve**

VIGNY, Annette

*Carnets du paysage*, n° 3, juin 1999. - pp. 6-15, phot., fig.

Cet article présente une réalisation issue d'une démarche repensant la relation entre la ville d'Alençon et sa rivière, la Sarthe. Le résultat est la création, à proximité du centre touristique ancien, d'un ensemble d'espaces publics réalisés par des paysagistes (un parking planté d'un mail, un jardin de fruitiers et de fleurs, une grande pelouse), tous ces espaces étant reliés par un chemin de berge longeant la Sarthe et les parcelles privées. Les détails, du mobilier urbain aux équipements de ces espaces verts, ont été particulièrement soignés.

**CDU**

### **Angers**

#### **Histoire d'eau et d'autos**

BERTHIER, Isabelle

*Diagonal*, n° 163, nov.-déc. 2003. - pp. 43-45

(*De berges en rives*)

**CDU**

## **Angers, la cité comme un jardin**

VERMEIL, Jean

*D' Architectures*, n° 42, janv. fév. 1994. - pp. 48-49, plans

Cet article décrit les grands projets en cours sur la ville d'Angers: aménagements de quartiers, constructions nouvelles et espaces verts. Il est question des projets Audrault et Parat pour un quartier résidentiel, de l'aménagement du front de Maine par Claude Vasconi, de la faculté de lettre par Dottlonde, etc.

**CDU**

## **Front de Maine. Aménagement de la rive droite à Angers**

*Techniques et architecture*, n° 395, avr.-mai, 1991. - pp. 58-61

(Stratégies urbaines)

**CDU**

## **Angers : Maine et Loire**

MAISONNEUVE, J. H.

In : Ville et fleuve. Des villes à la reconquête de leurs fleuves: réflexions à partir des exemples de Lyon, Montréal, Torun ; actes des rencontres Diagonal tenues à Lyon, 13-14 mai 1985

*Lyon : Agence d'urbanisme de la communauté urbaine ; Paris : STU, 1985. - pp. 51-55.*

**CDU 22890(1-2)**

## **Besançon**

### **Besançon: "et au milieu coule une rivière"**

LEMONIER, Marc

*Diagonal*, n° 108-109, août-oct. 1994. - pp. 58-60, phot., ill.

L'auteur analyse l'évolution des relations entre Besançon et sa rivière ; le Doubs, du vecteur d'eaux usées à la valorisation paysagère et urbaine. L'auteur décrit les études suscitées par le succès du tourisme fluvial et la réflexion menée sur l'ensemble de l'agglomération bisontine.

**CDU**

## **Bordeaux**

### **Riverbanks in Bordeaux**

DESVIGNE, Michel

*Topos. European landscape magazine*, n° 51, juin 2005. - pp. 22-26, ill., phot.

La ville de Bordeaux a engagé le paysagiste Michel Desvigne pour étudier ses espaces publics et préparer un schéma de coordination des aménagements futurs. Celui-ci propose de transformer un site industriel en un nouveau parc urbain le long de la Garonne.

**IA P.688**

### **Bordeaux et le plan Garonne : un projet « en marche »**

BORDES-PAGES, Elisabeth

*Cahiers de l'IAURIF*, n° 141, 2e trim. 2004. - pp. 180-183.

(Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs)

**CDU**

### **Bordeaux quais rive gauche : les quais, nouvelle escale de vie**

In : Le fleuve et ses territoires : des enjeux patrimoniaux aux grands projets urbains. Contributions au colloque du 26 septembre 2003 " Imaginer le Val de Loire"

*Orléans : Agence d'urbanisme de l'agglomération d'Orléans, 2003. - pp. 36-39*

(Colloque organisé en partenariat avec les agences d'urbanisme de Tours, Chinon, Angers, Nantes, les services départementaux d'architecture et du patrimoine et les CAUE des départements du Loiret, du Loir-et-Cher, de l'Indre-et-Loire, de Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire)

**CDU 57517**

### **L' honneur retrouvé des quais de Bordeaux**

ALLAMAN, Martine

*Diagonal, n° 163, nov.-déc. 2003. - pp. 29-34, phot., notes*

*(De berges en rives)*

L'auteur retrace l'histoire de l'aménagement des quais de la Garonne à Bordeaux et des relations de la ville avec le fleuve depuis le 17<sup>ème</sup> siècle jusqu'au projet de réaménagement après le transfert des activités portuaires et commente le projet de Michel Corajoud qui a été mis en oeuvre. Elle décrit le Plan Garonne qui a été adopté pour l'aménagement des deux rives, son organisation.

**CDU**

### **Projet urbain et cultures urbaines. Expériences d'acteurs dans la ville de Bordeaux**

GODIER, Patrice ; TAPIE, Guy

ECOLE D'ARCHITECTURE ET DE PAYSAGE DE BORDEAUX - FRANCE. MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE

*Talence : Ecole d'architecture, 2002. - 48 p., ann., fig., bibliogr.*

Compte rendu des réflexions réalisées lors d'ateliers confrontant les expériences d'acteurs, élus et professionnels engagés dans un processus de projet urbain. Le thème choisi est celui des espaces publics et de la mobilité urbaine à Bordeaux. Les axes d'études ont concerné : les évolutions du contexte institutionnel local à partir de l'examen des caractéristiques de la maîtrise d'ouvrage du projet urbain dont une opération est l'aménagement des quais rive gauche du fleuve ; les cultures d'acteurs à travers l'analyse critique des différents projets d'aménagement ; la pluralité des rôles, des savoirs et des méthodes mobilisés par les acteurs dans le cadre de l'équipe projet en charge de cet aménagement.

**CDU 55053**

### **Plan Garonne. Schéma d'orientation. Version initiale**

AGENCE D'URBANISME BORDEAUX METROPOLE AQUITAINE

*Bordeaux : AURBA, 2000. - 36 p., cartes, phot., tabl.*

Au cours des réunions qui ont fait suite à l'élaboration de la phase Diagnostic, la dimension paysagère et les échanges fluviaux ont été précisés comme les éléments centraux du champ d'application du Plan Garonne. Ce schéma d'orientation reprend la synthèse des projets des maires. Il a la volonté d'arrêter un parti d'évolution fixant à la fois les orientations à respecter et les objectifs à atteindre. Les actions à mener sont présentées par séquence, illustrées de photos et cartes.

**AUB ESP7057**

### **Fabriquer la ville : une expérience de maîtrise urbaine ; le projet urbain de Bordeaux**

GODIER, Patrice Dir.

ARCHITECTURE RECHERCHE DIDACTIQUE - FRANCE. MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE

*Talence : Ecole d'architecture, 2000. - 148 p., ann., plans, bibliogr.*

La ville actuelle dépend de ses modes de fabrication, portés par les tensions entre intérêts politiques, économiques et sociaux ; de multiples projets, élus, milieux professionnels et techniciens, responsables économiques et sociaux, sont mis à contribution pour façonner et gérer les espaces de la ville. Le projet urbain de Bordeaux a été choisi pour tenter de décrypter les processus caractérisant la maîtrise d'ouvrage urbaine ; deux niveaux d'observation ont été mis en oeuvre : l'un concerne le dispositif global de maîtrise d'ouvrage urbaine, l'autre s'appuie sur un échantillon de plusieurs maîtrises d'ouvrages incluses dans le projet urbain et pose la complexité des articulations horizontales et verticales dans l'édifice en constitution qu'est la ville de Bordeaux. Le système d'acteurs qui a travaillé à faire passer la ville dans le 21<sup>ème</sup> siècle est décrit ainsi que le modèle de production de la ville élaboré en 1996 pour rendre la ville plus solidaire, plus active, plus attirante. L'application d'un urbanisme de dispositifs a mis en avant trois fonctions distinctes : une fonction stratégique d'aide à la décision, portée par l'expertise politique ; une fonction de pilotage et de coordination qui s'appuie sur les techniques de gestion de projet ; une fonction de portage du projet urbain sur la durée qui utilise des techniques modernes de communication et d'information pour accompagner le déroulement des opérations. Du point de vue de l'offre technique sont apparus des

experts du projet urbain : conseillers stratégiques qui définissent niveaux et lieux de réflexion, ingénieurs et spécialistes de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage qui se mobilisent pour la dynamique de projet urbain.

**CDU 51874**

**Bordeaux rive droite, plaine des Queyries : patrimoine et projet urbain**

CHEVILLON, Anne

*Champs-sur-Marne, ENPC, 1999. - 25 p. + 3 ann., phot. et cartes coul., plans*

*(Projet de fin d'études pour la formation des Architectes et urbanistes de l'Etat (AUE) sous la direction de Pierre Chatauret)*

Présentation des projets en cours concernant la plaine des Queyries, quartier d'habitation et d'industrie situé sur la rive droite de la Garonne à Bordeaux, qui s'est progressivement dégradé depuis la récession économique du port dans les années 70. L'étude tente de définir les enjeux patrimoniaux par l'analyse du site, puis propose un dispositif d'action dans le cadre de la révision en cours du POS.

**CDU 55601**

**Aménagement des quais rive gauche de la Garonne. Concours de maîtrise d'oeuvre. Document programme : prescriptions programmatiques et urbanistiques**

AGENCE D'URBANISME BORDEAUX METROPOLE AQUITAINE

*Bordeaux : AURBA, 1998. - 48 p.*

Le territoire bordelais concerné par ce concours va de la façade des quais à l'axe du fleuve, depuis la gare St-Jean au sud jusqu'aux bassins à flot au nord. Il s'agit de définir un plan directeur d'aménagement d'ensemble qui servira de référence aux différents maîtres d'ouvrages et maîtres d'oeuvre concernés. Le document décrit donc le contexte général du projet, les enjeux et problématiques, les directives générales d'aménagement, les contraintes et les prescriptions complémentaires.

**AUB ESP6268**

**Plan Garonne ; "Coeur d'agglomération". Phase 1 ; Diagnostic/état des lieux**

AGENCE D'URBANISME BORDEAUX METROPOLE AQUITAINE

*Bordeaux : AURBA, 1997. - 121 p., cartes coul.*

Ce plan Garonne doit, dans un cadre intercommunal, permettre de mener une réflexion autour de la place du fleuve dans la ville, et de décider d'actions d'aménagement et/ou paysagères pour favoriser une reconquête des territoires le long du fleuve. Une charte de développement fera l'objet de la seconde phase et la troisième phase précisera les conditions de réalisation des projets.

**AUB ESP4758**

**Perrault à Bordeaux: rive droit-rive gauche**

RAMBERT, Francis

*D'architectures, n° 42, janv. fév. 1994. - pp. 24-25, phot.*

Cet article présente le projet de l'architecte Dominique Perrault pour l'aménagement des deux rives de Bordeaux. L'élément central est le tracé du futur métro val qui traverse le quartier de la Bastide redessiné avec de nombreux espaces verts.

**CDU**

**Problems of redevelopment on the Riverfront in Bordeaux**

CHALINE, Claude

In : *Waterfronts. A new frontier for cities on water*

*Venise : International center cities on water, 1993. - pp. 63-65*

**CDU 36201**

**Bordeaux: un plan pour les deux rives**

LUCAN, Jacques

*Le moniteur architecture, n° 42-43, juin-juill. 1993. - pp. 18-22, fig., phot.*

L'esquisse de Dominique Perrault pour bordeaux fixe les grandes orientations pour l'aménagement des deux rives de la Garonne. On analyse la démarche, préalable au futur plan de référence de la ville.

**CDU**

**Bordeaux. D'une rive à l'autre**

*Techniques et architecture, n° 395, avr.-mai 1991, pp.68-73*

*(Stratégies urbaines)*

**CDU**

**Bordeaux: l'avenir à quai**

JOFFROY, Pascale

*Le moniteur architecture, n° 8, fév. 1990. - pp.28-36, ill.*

Les quais de la Garonne représentent une friche portuaire de 4000 mètres de long sur cent de large: il faut redécouvrir le fleuve, favoriser les échanges entre les rives, revitaliser les quais et le tissu urbain proche. Des architectes ont émis des propositions pour leur aménagement. Le plan d'aménagement de l'îlot de la Bastide est évoqué.

**CDU**

**Bordeaux et son fleuve depuis 25 ans**

GUILLAUME, Pierre

In : La ville et le fleuve. Colloque tenu dans le cadre du 112<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes.

Lyon, 21-25 avril 1987

*Paris : Editions du CTHS, 1989. - pp. 423-428*

**CDU 22841**

**L'évolution du port de Bordeaux, un exemple concret d'évolution des activités et des espaces portuaires**

VALLS, Paul

In : Villes et ports. Actes du forum, Le Havre, 28-29 janvier 1988.

*Rouen : Imprimerie Ternon, 1988. - pp. 81-84*

**CDU 20188**

**Bordeaux : le port déménage**

DEVEDJIAN, Jocelyne

*Diagonal, n° 64, fév. 1987. - p. 19*

*(Berges, entre ville et fleuve)*

**CDU**

## **Epinal**

**Epinal : un quai inondable**

BAYLE, Christophe

*Urbanisme, n° 201, avril-mai 1984. - pp. 52-53*

*(Présence de l'eau)*

**CDU**

## **Lyon**

**Quartierentwicklung an innerstädtischen Uferzonen : die Beispiele Hamburg Hafencity, Lyon Confluence und Gdansk Młode Miasto**

TOLLE, Alexander

*Berlin : Leue Verlag, 2005. - 394 p., fig., ill., phot., cartes, plans, tabl., glossaire, bibliogr.*

L'auteur propose tout d'abord une analyse des processus de transformation des métropoles européennes en distinguant le cas des métropoles françaises et allemandes dans un monde en globalisation et celui de la transformation postsocialiste, et plus particulièrement celui des métropoles

polonaises avec leur spécificités. L'auteur traite d'un côté des aspects sociaux, démographiques, économiques, technologiques, culturels, politiques en environnementaux, et de l'autre des aspects concernant la planification, les pouvoirs locaux, le marché immobilier, la construction de logements. Dans une seconde partie, en faisant principalement référence aux projets d'aménagement urbain concernant les berges de l'Elbe autour du port de Hambourg, du Rhône et de la Saône pour le projet Lyon Confluence, et du port de Gdansk, il propose une analyse comparative du développement urbain à travers ces importants projets d'urbanisme, s'intéressant à l'évolution de la politique de développement urbain, aux caractéristiques de ces gros projets concernant des quartiers centraux et aux divers aspects du développement de projet (définition, lieux, processus et financement, contexte et concept).

**CDU 59348**

### **Les fleuves , lieux de valorisation urbaine : l'expérience lyonnaise**

BREGNAC, François

*Cahiers de l'IAURIF, n° 141, 2e trim. 2004. - pp. 172-175, carte, phot.*

*(Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs)*

La volonté d'une réappropriation des berges du Rhône, de la Saône et des territoires riverains est présente dans les réflexions engagées dès la fin des années 1980. En effet, le lien étroit qui existe entre la ville et les fleuves favorise la mise en place de partenariats et d'une dynamique communautaire à toutes les échelles des territoires. L'AUDAL (Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise), chargée de l'élaboration du Plan bleu par la communauté urbaine du Grand Lyon a conçu un projet fédérateur qui regroupe 27 communes riveraines des fleuves.

**CDU**

### **Lyon, les berges du Rhône réinvesties par des activités ludiques**

DELOHEN, Pierre

In : Aménagement 2004. Urbanisme, paysage, territoires : 25 projets et réalisations

*Le Moniteur, des Travaux publics et du Bâtiment, n° spécial, avr. 2004. - pp. 40-41*

**CDU 57576**

### **Lyon Confluence se cherche**

EHRET, Gabriel

*Archiscopie, n° 42, été 2004. - pp. 23-25*

**CDU**

### **Lyon : la rive gauche du Rhône enfin hospitalière**

BERTHIER, Isabelle

*Diagonal, n° 163, nov.-déc. 2003. - pp. 35-38, phot., notes*

*(De berges en rives)*

L'auteur rend compte de la conception du projet d'aménagement de la rive gauche du Rhône qui avaient été au fil des ans envahie par les automobiles pour devenir par endroit un immense parking. Après la sélection de quatre équipes de paysagistes, le projet a été finalement confié au cabinet lyonnais In Situ qui a divisé l'espace entre plusieurs zones réservées aux piétons et au cyclistes.

**CDU**

### **Lyon Confluence : un pôle de loisirs, acte fondateur d'un nouveau quartier**

DELOHEN, Pierre ; DEPAGNEUX, Marie-Annick

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, n° 5177, 14 fév. 2003. - pp. 52-55, fig., phot.*

Le pôle de loisirs, projet conçu par les investisseurs-opérateurs MAB-Corio associés à l'architecte Jean-Paul Viguier, constituera un puissant facteur de transformation des quartiers sud de la presqu'île lyonnaise.

**CDU**

### **Oullins. La ZAC de la Saulaie**

EHRET, Gabriel

*Archiscopie*, n° 34, oct. 2003. - pp. 17-18

**CDU**

### **Stratégie d'infiltration. Projet d'aménagement Lyon Confluence**

DESVIGNE, Michel

*Techniques et architecture*, n° 456, oct.-nov., 2001. - pp. 48-53

(*Paysage, tendances*)

**CDU**

### **Lyon Confluence : débat sur la méthode**

BERTHIER, Isabelle

*Diagonal*, n° 141, janv.-fév. 2000. - pp. 16-19, phot.

(*Au bords du siècle. Prospective et projets urbains*)

L'aménagement des 150 hectares de la Presqu'île lyonnaise soulève critiques et interrogations. Souhaitant à la fois maîtriser l'extension urbaine et profiter de la libération des terrains industriels, la communauté urbaine de Lyon, en charge du projet, envisage d'y développer un quartier multifonctionnel et dynamique. Certains se demandent si les modalités traditionnelles de réalisation des opérations d'aménagement qui guident la mise en place de l'ambitieux projet Lyon Confluence sont adaptées. Après consultation et définition d'un projet trop figé par l'équipe de professionnels sélectionnés, la concession de l'aménagement est confiée, très en amont de l'opération, à une société d'économie mixte. Des modifications au projet sont envisagées. Face au désengagement des propriétaires institutionnels, à la nécessité d'aménager préalablement la future ZAC ainsi que de nouvelles voies routières, face également à des échéances et un budget plus qu'incertains, l'avenir du projet se perd en conjectures.

**CDU**

### **Projet urbain = strategy for urban renewal**

VILLE DE LYON ; COMMUNAUTE URBAINE DE LYON

*Lyon : Communauté Urbaine de Lyon*, 1999. - 49 P., ill., phot., plans

(*Coll. Les cahiers Lyon confluence*, oct. 1998-avril 1999)

Une grande métropole se doit d'avoir des projets urbains d'importance. Le projet de Lyon Confluence, qui mobilise une équipe d'urbanistes, vise à répondre aux ambitions européennes de la capitale régionale. Les aménagements, planifiés sur le long terme, doivent permettre la mise en valeur d'un site stratégique, aujourd'hui coupé du centre-ville, ainsi que la reconquête des berges du Rhône et de la Saône. Le projet fait l'objet d'une exposition et appelle la participation des habitants. Cette brochure bilingue français-anglais présente les axes d'interventions définis par le projet Lyon Confluence : la circulation, la morphologie urbaine, les espaces publics et axes verts, le patrimoine architectural et urbain. Dans un deuxième temps, un rappel historique permet d'avoir une vision dynamique de l'aménagement de la confluence depuis le XVIIIème siècle.

**CDU 51789**

### **Mémoire fluviale, planification stratégique ; Le cas d'Oullins dans l'agglomération lyonnaise**

BÉTIN, Christophe ; COTTET-DUMOULIN, Laurence

*Annales de la recherche urbaine*, n° 82, mars 1999. - pp. 118-129

(*Les échelles de la ville*)

Anciennement enclave ouvrière et populaire au bord du Rhône, le quartier de la Saulaie à Oullins s'affirme aujourd'hui comme site de reconversion économique. Dans cette nouvelle dynamique urbaine, le fleuve joue un rôle symbolique majeur en fédérant les communes autour d'un projet, la Porte Sud de l'agglomération. Il catalyse de multiples initiatives riveraines en leur offrant la perspective d'un avenir en prise avec les forces économiques du monde.

**CDU**



### **Plan bleu ; orientations d'aménagement des berges du Rhône et de la Saône**

COMMUNAUTE URBAINE DE LYON ; AGENCE D'URBANISME DE LYON

*Lyon : Agence d'urbanisme, 1998 .- 71 p. + carte*

**AGL E-8216**

### **Révélateurs de ville: Lyon, travaux récents de l'agence d'urbanisme**

GRAS, Pierre ; JAUBERT, Albert ; GUY, François

*Liège : Mardaga, 1995. - 173 p., bibliogr., phot., plans*

L'agence d'urbanisme est l'atout majeur de l'agglomération lyonnaise ; l'étude retrace le travail de l'agence à partir de l'adoption du nouveau schéma directeur de l'agglomération, propose un parcours dans la ville d'hier et d'aujourd'hui à travers les enseignements et les analyses dégagés par une trentaine d'études réalisées en partenariat et sous l'égide de l'agence d'urbanisme. Enfin, la troisième partie préfigure ce que pourrait être demain, une nouvelle culture urbaine de l'agglomération.

**CDU 32785**

### **La mise en valeur du domaine fluvial lyonnais**

FULCHIRON, Roland

In : Quatrième conférence internationale de villes et ports, Montréal, Québec, Canada, 10 au 13 octobre 1993. Villes portuaires, acteurs de l'environnement/city and port, partners for the environment

*Le Havre : AIVP, 1994. - pp. 95-101*

**CDU 31108**

### **Plan bleu : schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône**

AGENCE D'URBANISME DE LYON - COMMUNAUTE URBAINE DE LYON

*Lyon : COURLY, 1991 .- 77 p., phot.*

Le plan bleu a pour objectif de doter la communauté urbaine de Lyon d'un schéma global d'aménagement de ses "espaces bleus" afin de mettre en valeur cet élément capital du patrimoine naturel du grand Lyon. Après un état des lieux, le plan bleu propose les premiers éléments d'un schéma d'aménagement des abords des cours d'eau de l'agglomération, le Rhône et la Saône. Les ports et les escales d'une part, et les aménagements liés aux grands travaux en amont et en aval du pont Poincaré d'autre part, font aussi l'objet de ce plan bleu.

**IA 31920**

### **Lyon et ses fleuves : des berges perdues aux quais retrouvés. In: villes et fleuves au Japon et en France**

BETHEMONT, Jacques ; PELLETIER, Jean

*Revue de géographie de Lyon, vol. 65, no 4, 1990. - pp.300-307, fig., bibliogr.*

Le Rhône et surtout la Saône ont longtemps joué un rôle important dans la vie urbaine de l'agglomération lyonnaise avant d'être progressivement isolés par la construction des quais. Leur prise en compte dans les nouveaux projets d'urbanisme (plan bleu) montre que Lyon recherche à travers l'aménagement des quais, une image liée à l'eau: décoration des quais, création de parcours et de jardins, centres de loisirs nautiques et maintien sur le Rhône amont de vastes espaces naturels.

**CDU**

### **Les ponts de Lyon. L'eau et les lyonnais**

PELLETIER, Jean

*Le Coteau : Horvath, 1988. - 207 p., phot. noir/blanc et coul., cartes, fig.*

Retracer l'évolution des traversées du Rhône et de la Saône au cours du temps, c'est faire en même temps l'histoire de la ville de Lyon.

**CDU 24251**

### **Les zones industrialo-portuaires de la région lyonnaise**

AGENCE D'URBANISME DE LYON ; COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE - COMMUNAUTE URBAINE DE LYON

*Lyon : Agence d'urbanisme, 1987. - 13 p.*

Relations de la ville avec les possibilités offertes par la voie d'eau sur le plan non seulement des activités, mais sur celui des contacts avec la ville et sur celui de l'urbanisme lyonnais.

**CDU 20439**

**Lyon : des rives de rêves ?**

GRAS, Pierre

*Diagonal*, n° 64, fév. 1987, pp. 20-21

(*Berges, entre ville et fleuve*)

**CDU**

**Lyon ville fluviale. Une politique d'aménagement pour les fleuves**

AGENCE D'URBANISME DE LYON - COMMUNAUTE URBAINE DE LYON

*Lyon : Agence d'urbanisme, 1986. - 18 p., phot. noir/blanc*

Contenu de la politique d'ensemble visant à l'amélioration et à la transformation progressive des rapports entre la ville de Lyon et ses fleuves: le Rhône et la Saône. Cette politique repose sur une sensibilisation générale de l'opinion et sur une meilleure connaissance du rôle historique, sociologique et économique des fleuves.

**CDU 20438**

**Ville et fleuve. Des villes à la reconquête de leurs fleuves: réflexions à partir des exemples de Lyon, Montréal, Torun ; actes des rencontres Diagonal tenues à Lyon, 13-14 mai 1985**

PELLETIER, Jean ; RIVET, Martine

AGENCE D'URBANISME DE LYON ; FRANCE. MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. SERVICE TECHNIQUE DE L'URBANISME

*Lyon : Agence d'urbanisme de la communauté urbaine ; Paris : STU, 1985. - 84 + 113 p., ann., fig., bibliogr.*

Expériences de politiques de reconquête des cours d'eau et de leurs rives, réflexions sur des questions d'actualité, examen de quelques points de droit.

**CDU 22890(1-2)**

## **Mâcon**

**Mâcon : reconquérir les bords de la Saône pour réduire les nuisances du trafic automobile**

PERRUCHOT, Christiane

In : Aménagement 2004. Urbanisme, paysage, territoires : 25 projets et réalisations

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, n° spécial, avr. 2004. - pp. 38-39

**CDU 57576**

## **Nancy**

**Maîtrise foncière et traitement des sites dégradés**

PIERSON, Jacques ; SOUTIF, Véronique

*Etudes foncières*, n° 109, juin 2004. - pp. 6-7, phot.

Depuis presque trente ans, l'Etablissement public foncier de Lorraine est impliqué au titre de la maîtrise foncière puis du traitement des sites urbains abandonnés et dégradés dans une opération d'aménagement d'envergure, l'opération Rives de Meurthe à Nancy. Les actions engagées sur le site Alstom témoignent des enjeux considérables que représente cet aménagement pour l'agglomération nancéienne.

**CDU**

**Aménagement et valorisation paysagère du canal de la Marne au Rhin**

AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION NANCEIENNE

*Nancy : ADUAN, 1997. - 42 p, 9 panneaux*

A la demande de la ville de Nancy en partenariat avec la Communauté Urbaine et les Voies Navigables de France, l'ADUAN a engagé en 1996 une étude d'aménagement et de valorisation paysagère du canal dans sa traversée de Nancy. Après une phase d'analyse diagnostic sous forme de cartes et de notes descriptives, un certain nombre de dysfonctionnements et d'espaces spécifiques d'aménagement ont été identifiés. Des grandes orientations paysagères (arbres d'alignement, traitements spécifiques des berges, continuités cyclistes et piétonnes,...) ont été préconisées. L'étude s'est poursuivie en 1997 par des propositions d'aménagement plus précises des secteurs spécifiques identifiés : le port de Malzéville, le secteur Austrasie et le port de Bonsecours.

**AGN 748**

#### **Jardin d'eau**

GARNIER, Juliette

*Le moniteur architecture, n° 79, avr. 1997, pp. 34-37, plan, phot., ill.*

Ce jardin aménagé sur une parcelle triangulaire permet une articulation entre le centre ville, le bord de la Meurthe et les opérations de logements de la ZAC dont il anticipe la trame. Il se compose de sept bassins, différenciés par l'emploi de plantation, de cinq squares et de deux promenades.

**CDU**

#### **Meurthe: l'aménagement de la rivière est aussi un aménagement urbain**

*Projets. Revue de l'ADUAN, n° 1, août 1993.- pp. 2-10, phot., plan*

Cet article décrit le programme d'aménagement de la Meurthe, où trois objectifs principaux sont visés: lutter contre les inondations, aménager un axe de transport fluvial à grand gabarit, reconquérir les abords de la rivière et organiser la rencontre de l'eau et de la ville. La suite de l'article expose les missions et l'organisation de l'Aduan, agence de développement et d'urbanisme du bassin métropolitain Nancy-Metz.

**CDU**

#### **Vers une réhabilitation du site de Nancy ? Proposition pour l'aménagement et la mise en valeur des rives de Meurthe**

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION NANCEIENNE

*Nancy: AUAN, 1978.- 62 p., fig.*

Les vallées de la Meurthe et de la Moselle présentent des paysages profondément dégradés, à proximité des zones urbaines et industrielles. Ces secteurs constituent de véritables unités paysagères où il est nécessaire d'envisager des plans de réaménagement en vue de loisirs pouvant être conjugués à des rénovations industrielles et aménagements routiers. Cette étude a pour objet de détailler l'analyse des composantes et de préciser des propositions concernant la mise en valeur des bords de Meurthe.

**DK-650**

## **Nantes**

#### **Colloque à Nantes : l'après-friche**

*Urbanisme, n° 341, mars-avr. 2005.- pp. 26-38, phot.*

Dans le cadre du projet européen Cultur'AT, Nantes a choisi de réfléchir avec ses partenaires européens et outre-atlantiques sur le sens à donner à l'après-friche. Louis-Jean Calvet reconstitue l'histoire du mot friche. Claude Chaline s'intéresse à la régénération urbaine des villes-ports de l'Arc Atlantique. Jacques Beauchard traite de la façade atlantique et Pierre Gras propose un regard sur l'après-friche portuaire, une dimension inégalement assumée par les projets d'aménagement.

**CDU**

### **Nantes : la Loire, creuset de la métropole**

ESCOLIN, Bertrand

In : Aménagement 2004. Urbanisme, paysage, territoires : 25 projets et réalisations

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, n° spécial, avr. 2004. - pp. 36-37*

**CDU 57576**

### **Construire un avenir avec le fleuve : Nantes et son agglomération**

COUSIN, Maurice

*Cahiers de l'IAURIF, n° 141, 2<sup>ème</sup> trim. 2004. - pp. 176-179*

*(Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs)*

Le projet "Rives de Loire" doit s'entendre comme une démarche qui s'inscrit dans un temps long, intégrant une diversité de problématiques, d'acteurs, de projets et de thématiques. Ce n'est pas un schéma directeur, au sens strict, mais un grand "dessein". Celui de redonner au fleuve la place qu'il n'aurait jamais dû perdre au coeur de la ville et de son agglomération qu'il a créée et façonnée. Celui de reconnaître de nouveau le fleuve comme un outil de développement économique et urbain, un élément de l'image verte et bleue de toute la métropole.

**CDU**

### **Nantes. La Loire dessine le projet = Nantes celebrates its Loire**

GRAVELAINE, Frédérique de

MASBOUNGI, Ariella (dir.) ; MCCLURE, Bert (trad.)

*Paris : Editions de la Villette, 2003. - 191 p., phot., cartes, plans, dessins, ill.*

*(Coll. Projet urbain)*

Présentant, décrivant, commentant les divers projets d'aménagement réalisés ou projetés à Nantes, cette publication, qui comporte un texte signé du maire de la ville et un autre texte consacré à la méthode qu'il met notablement en oeuvre, souligne l'importance du projet urbain comme levier économique et social, l'importance de l'articulation entre transports et urbanisme (Nantes a été la première ville française à réaliser un tramway moderne), la qualité du travail sur les espaces publics (notamment en articulation avec le tramway), la qualité des actions menées sur les grands ensembles en difficulté, la qualité de la conception de nouveaux quartiers, l'ambition du projet concernant l'île de Nantes, la prise en compte de la dimension d'agglomération et de métropole.

**CDU 56774**

### **Nantes sur Loire**

In : Le fleuve et ses territoires : des enjeux patrimoniaux aux grands projets urbains. Contributions au colloque du 26 septembre 2003 " Imaginer le Val de Loire"

*Orléans : Agence d'urbanisme de l'agglomération d'Orléans, 2003. - pp. 32-35*

*(Colloque organisé en partenariat avec les agences d'urbanisme de Tours, Chinon, Angers, Nantes, les services départementaux d'architecture et du patrimoine et les CAUE des départements du Loiret, du Loir-et-Cher, de l'Indre-et-Loire, de Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire)*

**CDU 57517**

### **Nantes : études rives de Loire, un processus d'aide à la décision**

In : Le fleuve et ses territoires : des enjeux patrimoniaux aux grands projets urbains. Contributions au colloque du 26 septembre 2003 " Imaginer le Val de Loire"

*Orléans : Agence d'urbanisme de l'agglomération d'Orléans, 2003. - pp. 80-83*

*(Colloque organisé en partenariat avec les agences d'urbanisme de Tours, Chinon, Angers, Nantes, les services départementaux d'architecture et du patrimoine et les CAUE des départements du Loiret, du Loir-et-Cher, de l'Indre-et-Loire, de Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire)*

**CDU 57517**

### **Rives de Loire : diagnostic et soins pour rives meurtries**

ALLAMAN, Martine

*Diagonal, n° 163, nov.-déc. 2003. - pp. 46-49*

*(De berges en rives)*

**CDU**

### **Nantes : ambition et précaution**

ALLAMAN, Martine

*Diagonal, n° 141, janv.-fév. 2000. - pp. 19-22, phot., fig.*

*(Au bords du siècle. Prospective et projets urbains)*

La position stratégique de l'île de Nantes, au coeur de la ville et de l'agglomération nantaise, représente un double enjeu urbain. Mais Nantes et son district envisagent prudemment la requalification de leur île, compte tenu des dimensions historique, symbolique et sentimentale qu'elle entretient avec la population. Inclus dans un projet plus global de revalorisation des rives et des sites de la Loire, le renouvellement urbain de l'île est programmé sur le long terme et s'appuie sur des diagnostics, des études et des concertations publiques préalables. Le projet retenu d'Alexandre Chemetoff répond au besoin d'un schéma d'aménagement évolutif. Il propose des "territoires de projet", susceptibles de réajustements, qui s'organisent autour d'axes et d'espaces publics structurants. Les délais longs de la mission de maîtrise d'oeuvre tiennent aux processus décisionnels lents ainsi qu'aux obstacles fonciers difficilement contournables.

**CDU**

### **Rives de Loire : enjeu urbain pour la Métropole**

AGENCE D'URBANISME DE LA REGION NANTAISE

*Nantes : Communauté urbaine de Nantes, 1999. - 79 p., cartes, phot.*

En 1995, le District de l'agglomération nantaise a fait de la reconquête de la Loire un enjeu central pour son avenir à travers son "Projet 2005". L'exposition, réalisée à partir des travaux de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise, présente l'ensemble des thèmes et des problématiques qui doivent être prises en compte dans le cadre de tout processus de recomposition et de valorisation des territoires concernés et au premier rang desquels, l'île de Nantes.

**IA 45467**

### **L'île de Nantes. Le plan guide en projet**

CHEMETOFF, Alexandre ; BERTHOMIEU, Jean-Louis

*Nantes : Editions MeMo, 1999. - 95 p., plans, 1 plan coul. dépl.*

Alors que la ville de Nantes a vu disparaître les bras de la Loire et une partie du cours de l'Erdre, les élus se sont intéressés à la mise en valeur de la ville et de son centre, l'île. Le projet de l'île de Nantes visait à entretenir la mémoire des activités passées qui ont marqué l'histoire des relations entre le fleuve et la ville. Il s'agissait, en outre, de faire en sorte que l'agglomération développe en son centre géographique le paysage d'une ville ouverte sur le fleuve. Ce guide énonce et illustre les thèmes et les méthodes qui permettront de mettre en oeuvre ce projet.

**CDU 51933**

### **Nantes**

*Paris : Institut français d'architecture, 1996. - 59 p., phot., plans*

*(Coll. Portrait de ville ; supplément du bulletin d'informations architecturales n° 196)*

La place du fleuve Ligerien dans l'histoire de la ville de Nantes et le développement de la ville au XIXe siècle, les politiques et les dynamiques urbaines au XXe siècle, le rôle économique de Nantes et les édifices qui apparaissent au cours de promenades dans Nantes et sa banlieue illustrent ce portrait de ville.

**CDU 31221**

### **Nantes vénitienne, la ville au coeur de l'arc atlantique**

AUFFRAY, Danièle ; GUILLERM, Alain

*Annales de la recherche urbaine, n° 55-56, setp. 1992. - pp. 71-77*

*(Grandes villes et ports de mer)*

Un nouveau militantisme du cadre de vie demande la remise en eau du coeur de Nantes, et le retour à un urbanisme respectueux de l'eau comme lien social et Paysager. Quatre sites urbanisables sont analysés selon cette problématique.

**CDU**

## Orléans

### **Orléans : Michel Corajoud aménagera les quais**

TALPIN, Jean-Jacques

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, n° 5304, 22 juill. 2005. - p. 18*

**CDU**

### **Orléans, le fleuve au coeur du projet d'agglomération**

BORDES-PAGES, Elisabeth

*Cahiers de l'IAURIF, n° 141, 2e trim. 2004. - pp. 184-187, cartes, phot.*

*(Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs)*

Remettre la Loire au coeur de la ville et de son agglomération est l'ambition de la communauté d'agglomération d'Orléans, consciente que ce fleuve représente une ressource exceptionnelle. Faire revivre les quais et les rives, réaliser un parc de 600 hectares, favoriser de nouvelles occupations et de nouveaux usages, font partie d'un processus au sein duquel l'AUAO (Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise) travaille avec les vingt-deux communes de l'agglomération dont treize sont riveraines de la Loire et en association avec des partenaires publics et privés.

**CDU**

### **Loire-trame verte : un grand projet fédérateur**

In : Le fleuve et ses territoires : des enjeux patrimoniaux aux grands projets urbains. Contributions au colloque du 26 septembre 2003 " Imaginer le Val de Loire "

*Orléans : Agence d'urbanisme de l'agglomération d'Orléans, 2003. - pp. 26-31*

*(Colloque organisé en partenariat avec les agences d'urbanisme de Tours, Chinon, Angers, Nantes, les services départementaux d'architecture et du patrimoine et les CAUE des départements du Loiret, du Loir-et-Cher, de l'Indre-et-Loire, de Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire)*

**CDU 57517**

### **Aménagement "Bois de l'Ile - Ile Charlemagne" ; schéma de référence**

SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE POUR LE DEVELOPPEMENT D'ORLEANS ; AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE

*Orléans: AUAO, 1999. - 31 pages, cartes*

Une première partie rappelle les enjeux de l'aménagement du domaine Bois-de-l'Ile / Ile-Charlemagne dans l'agglomération orléanaise : affirmer l'identité ligérienne de la technopole nature ; offrir un espace de détente ; insérer un espace naturel de 300 hectares dans le tissu urbain ; restaurer un site dégradé ; respecter le patrimoine naturel des îles et de la forêt alluviale. Une seconde partie présente les grandes orientations du parti d'aménagement : - ancrer le projet sur les deux rives du fleuve ; - structurer le domaine selon trois séquences (jeux au niveau de l'Ile-Charlemagne, promenades et pêche dans la partie centrale, découverte et observation des paysages, de la faune et de la flore dans la partie est du domaine) ; - prévoir un phasage du projet en fonction de la maîtrise foncière (périmètres d'étude et phasage opérationnel, état de la propriété foncière). Une troisième partie propose diverses fonctions que pourrait remplir le domaine : - accueil (accès, stationnement, information, orientation, hébergement, restauration) ; - activités de plein air (sports d'eau tels que planche à voile et barques, autres sports tels que VTT, randonnées et pêche, détente avec la baignade, la promenade et les aires de pique-nique, grandes manifestations culturelles ou sportives) ; - découverte du milieu (parcours pédagogique, information et documentation sur le milieu ligérien pour le grand public et les scolaires). Une dernière partie présente les principes généraux du mode de gestion du domaine.

**AGO 4936**

### **Onze lieux de mise en valeur des rives de Loire de La-Chapelle-St-Mesmin à St-Jean-de-la-Ruelle**

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE

*Orléans : AUAO, 1998. - 21 p., schémas*

L'itinéraire, en bord de Loire, qui va de la station d'épuration de La-Chapelle-St-Mesmin au futur pont ouest (St-Jean-de-la-Ruelle) a donné lieu à une analyse. Onze lieux ont ainsi été repérés pour des

aménagements spécifiques qui permettront de mettre en valeur ce nouvel itinéraire de promenade. Cette brochure, pour chaque lieu, propose différentes actions (aménagement paysagers, création d'espaces de loisirs et de détente, plantations, végétalisation, liaisons piétonnes, belvédère, ...). Pour 1998, il est proposé un estimatif de travaux concernant la réalisation de trois aménagements : les grèves et les sources de Monteloup, le Bras-des-Pierrières et le franchissement de la Chillesse.

**AGO 4668**

### **Les séquences de mise en valeur des bords de Loire dans la traversée de l'agglomération orléanaise**

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE

Orléans : AUAO, 1998. - 13 p., cartes

Le plan de paysage du schéma directeur de l'agglomération orléanaise, présenté dans une première partie, distingue la Loire urbaine et la Loire paysagère. Pour chacune de ces trois séquences, le plan de paysage détermine des sites à privilégier pour une mise en valeur des bords de Loire. Une seconde partie délimite différentes séquences homogènes qui précisent le plan de paysage. Pour chacune d'elles, des enjeux d'aménagement et de mise en valeur sont définis en quelques lignes. Ces séquences ont pour objet de permettre aux élus du SIVOM de définir des priorités et un calendrier de réalisation.

**AGO 4680**

## **Paris et Ile-de-France**

### **Issy-les-Moulineaux se met en Seine**

DAEL, Catherine

*Traits urbains, n° 1, sept. 2006. - pp. 35-36*

**CDU**

### **Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs. -**

BORDES-PAGES, Elisabeth (dir.) ; DUGENY, François (dir.)

*Cahiers de l'IAURIF, n° 141, 2e trim. 2004. - 244 p., cartes, ill., tabl., graph., phot., bibliogr.*

**CDU**

### **Sèvres : un parc nautique sur les berges de la Seine**

MIALET, Frédéric

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, n° 5234, 19 mars 2004. - pp. 66-68, fig., phot.*

La friche de l'île Monsieur va devenir un espace naturel voué à la pratique des sports nautiques. Ce parc devrait constituer un poumon vert face au développement urbain des anciens terrains Renault de Boulogne-Billancourt.

**CDU**

### **Paris : les berges, territoires de projet**

LEMONIER, Marc

*Diagonal, n° 163, nov.-déc. 2003. - pp. 39-42, phot., notes, réf. bibliogr.*

*(De berges en rives)*

Après avoir brièvement évoqué la dégradation des quais de la Seine avec notamment la pollution du fleuve, la fermeture des piscines flottantes, la construction de la voie express Georges Pompidou, l'auteur rappelle les divers aspects concernant l'aménagement des berges dans les différents outils mis en oeuvre (schémas directeurs, plans d'occupation des sols, plan de déplacements urbain et à présent plan local d'urbanisme) qui ont abouti à l'aménagement de jardins, à la rénovation de berges, à la transformation du port industriel de l'Arsenal en port de plaisance, à la construction de nouvelles passerelles, etc., tout en prenant en compte les dimensions économiques (activité portuaire maintenue près des portes de la ville, activité touristique), de transports (création des Batobus) et culturelles et les loisirs.

**CDU**

### **Les choix urbains de Choisy-le-Roi**

MARTIN, Corinne ; PAQUOT, Thierry

*Urbanisme*, n° 329, mars-avr. 2003. - pp. 24-31, phot., plans

Choisy-le-Roi est une ville de transit, traversée par d'innombrables flux. Pour mieux adapter ces mobilités à la ville, de nouveaux choix urbains ont été faits. La cohésion du centre ville repose sur la capacité du projet de renouvellement à instaurer un maillage continu entre les différentes entités du quartier, à privilégier les connexions plutôt qu'à centraliser autour d'un pôle ou d'une problématique dominante. En même temps, le port de Choisy se transforme : les activités industrielles polluantes déménagent, l'Imprimerie nationale s'installe, des logements se construisent ainsi que des équipements collectifs. Paul Chemetov étudie la ville depuis 1990 et il présente ses propositions, qui s'orientent vers une autre organisation du territoire de la ville, et la question du franchissement de la Seine.

**CDU**

### **Les ports d'Ile-de-France s'ouvrent à la ville**

GROLLIER, Karine

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment*, n° 5180, 7 mars 2003. - pp. 56-59, fig., phot.

Le Port autonome de Paris est confronté à un double défi : il doit doubler son trafic fluvio-maritime à l'horizon 2005 tout en accueillant 3% du trafic routier comme l'y engage le PDU d'Ile-de-France et tout en améliorant l'intégration urbaine de ses sites (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Clichy et Ivry-sur-Seine, notamment) sous la pression des élus et des habitants qui veulent profiter des rives du fleuve.

**CDU**

### **Hauts-de-Seine : la mutation**

MATHIEU, Rafaël

*92 express*, n° 134, sept. 2002. - pp. 42-67, carte, phot.

Les deux dernières décennies du XXe siècle ont bouleversé le paysage des Hauts-de-Seine. La disparition des anciennes usines Renault est l'occasion de retisser le tissu urbain pour soigner le cadre de vie en créant logements et espaces verts. Cette démarche a son domaine de prédilection avec les bords de Seine, un espace qui n'est pas encore figé. De Villeneuve-la-Garenne à Issy-les-Moulineaux en passant par Meudon, Boulogne, Sèvres, Suresnes, Clichy, Gennevilliers, toutes les communes s'occupent de leurs berges et notamment Levallois, Rueil et Neuilly. La Charte 2000 du Conseil général prévoit aussi un programme de préservation des berges avec notamment une promenade paysagée continue de Rueil au port de Gennevilliers. Comme autres changements, les centres des villes redeviennent résidentiels, les grands axes routiers deviennent des boulevards urbains et les tramways apportent une circulation douce.

**IA P.329**

### **Berges de la Seine. Secteurs amont et aval de Paris**

ATELIER PARISIEN D'URBANISME. PARIS

*Paris, APUR*, 2000. - 39 p., phot. et pl. coul.

L'Apur participe aux études menées par la Ville de Paris sur l'aménagement et l'utilisation des berges de la Seine dans la capitale. Dans le cadre de la Convention avec la Région pour l'année 2000 et en liaison avec l'Iaurif, l'Atelier examine dans cette étude les possibilités de trouver une continuité entre les aménagements prévus dans Paris et ceux qui peuvent être envisagés sur les rives du fleuve au-delà de la capitale. Elle développe des projets de continuité de parcours piétons et vélos d'une part, et examine la cohérence des programmes envisagés d'autre part.

**CDU 53987**

### **La Seine et Paris**

ALEXANDRE, Arnaud ; BOURA, Stéphanie ; ANDIA, Béatrice de

*Paris : Action artistique de la ville de Paris*, 2000. - 202 p., ill., phot., tabl., index, bibliogr.

(*Coll. Paris et son patrimoine*)

La Seine à Paris est devenue le patrimoine mondial de l'humanité. L'histoire des relations entre le fleuve et la capitale de la France est abordée depuis la préhistoire jusqu'à aujourd'hui au travers de



quatre grandes parties : la Seine, mère nourricière : des origines au Moyen Age ; la Seine, miroir des Princes : les Temps modernes ; la Seine, source d'essor économique : le XIXe siècle ; la Seine, coeur de Paris : le XXe siècle. Le rôle économique du fleuve et les différents métiers qui y gravitent, les inondations et l'assainissement des eaux, les ponts et l'aménagement des rives, les transports et les loisirs, la Seine et les artistes sont les principaux thèmes traités et illustrés de nombreuses illustrations et photographies. Les relations des capitales européennes avec leurs fleuves sont brièvement esquissées.

**CDU 51956**

**Mise en valeur des berges de la Seine. Cahier des prescriptions architecturales et paysagères**  
PORT AUTONOME DE PARIS ; ATELIER PARISIEN D'URBANISME. PARIS ; PARIS. SERVICE  
DEPARTEMENTAL DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE ; VILLE DE PARIS  
*Paris : Ville de Paris, 1999. - 32 p.*

Le cahier des prescriptions n'est pas un document réglementaire, c'est une charte traduisant l'accord de l'Etat, de la ville de Paris et du Port autonome de Paris sur le mode de traitement des berges. Destiné à l'ensemble des personnes morales ou physiques susceptibles d'agir sur le paysage des berges, ce document-guide tend à encadrer l'évolution des berges et des installations occupant le plan d'eau en respectant l'harmonie et la cohérence du paysage. Il s'applique à l'ensemble constitué du plan d'eau, de la berge, des murs et des quais hauts et bas dans la traversée de Paris, aussi bien pour le traitement de l'infrastructure que pour l'occupation de l'espace. Le cahier se divise en deux parties : la première présente les recommandations relatives aux berges, leurs équipements et installations ; la seconde, celles relatives aux bateaux navigants. En annexe, il comprend un lexique des éléments architecturaux et techniques.

**IA 42419**

**Communication sur l'avancement de la mise en valeur du site de la Seine. Séance du 22 mars 1999**

VILLE DE PARIS. SECRETARIAT GENERAL DU CONSEIL DE PARIS

*Paris : Ville de Paris, 1999. - 41 p.*

*(Communication au Conseil de Paris)*

**IA 40331**

**Sur les quais. Un point de vue parisien. Carte chronologique des quais et de leurs édifices. Plan établi spécialement à l'occasion de l'exposition créée au Pavillon de l'Arsenal, novembre 1998**

CHEMETOFF, Alexandre ; LEMOINE, Bertrand

ATELIER PARISIEN D'URBANISME. PARIS ; PAVILLON DE L'ARSENAL. PARIS

*Paris : APUR, 1998. - 1 plan 1/20 000.*

**AP BROAPU96 ; AP BROAPU96BIS**

**Seine Amont. Ville d'Ivry-sur-Seine : Ivry Champdauphin. Ville de Vitry-sur-Seine : Vitry Port à l'Anglais. Phase 1 : état des lieux**

BRES, Antoine ; MARIOLLE, Béatrice

ILE-DE-FRANCE. PREFECTURE DE REGION ; ILE-DE-FRANCE. DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT

*Paris : DREIF, 1998. - non pag., plans, ann.*

Le rapport présente les similitudes et les différences existant entre les quartiers d'Ivry-Port-Sud et de Vitry-Port-à-l'Anglais ainsi que les enjeux pour une série de thèmes : infrastructures et territoires, réseau viaire local et transports en commun, occupation de l'espace, mutations. Pacifier les relations habitat-activités et affirmer une territorialité liée à la Seine à travers la recomposition des réseaux de déplacement sont les enjeux des deux quartiers enclavés entre les voies ferrées et la Seine.

**DRE 8631**

**Communication sur la mise en valeur de la Seine dans toute la traversée de Paris. Séance du 8 décembre 1997**

VILLE DE PARIS. DIRECTION DE L'AMENAGEMENT URBAIN ET DE LA CONSTRUCTION

Paris : Ville de Paris, 1997. - 46 + 4 p.

(Communication au Conseil de Paris)

**IA 39070**

**Le Pecq : un parc inondable dans le lit de la Seine**

*Le moniteur architecture*, n° 77, février 1997. - pp. 52-55, plan, coupe, photogr.

Le parc Corbière a été aménagé sur 8 ha précédemment utilisés par une décharge. Longe par la Seine et la route départementale, ce parc de forme oblongue comporte cote route une promenade haute et plantée, aboutissant aux arches d'un viaduc, cote berges des pelouses et des aires de jeux.

**CDU**

**Entre terre et eau... ; le port autonome de Paris**

RACHLINE, Michel

PORT AUTONOME DE PARIS

Paris : Atlas, 1995. - 95p.

(Coll. Encyclopédie 3000, n° 105)

Artère de Paris, la Seine a favorisé le développement de la capitale. Des le début des années 70, face à l'évolution de l'activité économique et industrielle, le port autonome devient l'outil nécessaire à la gestion de l'espace portuaire en région parisienne. Aujourd'hui, le port autonome de Paris (PAP) est le premier port fluvial de France, le second en Europe et le premier au niveau du tourisme mondial. Ainsi, l'ensemble des ports gérés par le PAP joue un rôle essentiel dans l'économie. Riche de ce patrimoine et de ses infrastructures, cette "PME du secteur public" offre en effet un large éventail de possibilités notamment pour l'alimentation en matériaux de construction. En anticipant sur le mouvement écologique, le PAP parie également sur l'équilibre harmonieux qui doit s'instaurer entre l'homme, l'économie et la nature.

**CDU 33468**

**Argenteuil: une ville retrouve son fleuve**

DEFOSSEZ, Bernard

*Vivre en Val-d'Oise*, n° 15, sept.-oct. 1992. - pp.24-28, fig., phot.

La voie rapide de la RN311 a consommé ces dernières années la rupture d'Argenteuil et de son fleuve avec une partie de son histoire et de sa culture. Le projet "Héloïse carême prenant" a pour objectif de réconcilier la ville et son fleuve en créant un parc naturel en bord de Seine, en enterrant la RN311 et en restructurant et revitalisant le quartier carême prenant du centre ville.

**IA P.433**

**Universeine : l'eau et le fleuve, sources d'aménagement et de création dans la ville**

HAUTS-DE-SEINE. CONSEIL D'ARCHITECTURE, D'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT

*Topos 92*, n° spécial hors-série, oct. 1991. - 150 p., ill., phot.

Universeine a été conçu comme une exposition-spectacle ouverte à tous avec pour objectif de sensibiliser le public aux mutations de l'espace qui borde le fleuve, espace toujours en mouvement et propice aux idées novatrices, le fleuve étant le lieu de création par excellence, et de donner la parole à de jeunes architectes qui ont pu s'exprimer librement à partir de thèmes liés aux aménagements de berges. L'ouvrage est un prolongement de la problématique du fleuve et de son environnement, il y est question de l'eau dans la ville, de l'eau architecturée, de l'eau qui structure les cités.

**CDU 25515**

**La réhabilitation des berges dans le département des Hauts-de-Seine**

BOUVIER, François

In : La ville et le fleuve. Colloque tenu dans le cadre du 112e congrès national des sociétés savantes, Lyon, 21-25 avril 1987

COMITE DES TRAVAUX HISTORIQUES ET SCIENTIFIQUES. PARIS

Paris : Editions du CTHS, 1989. - pp. 405-421

**CDU 22841**

### **Le port au service de la ville : le cas de Paris**

DUFAY, J. Pierre

In : Villes et ports. Actes du forum, le Havre, 28-29 janvier 1988

HAUTE-NORMANDIE. PREFECTURE DE REGION

Rouen : imprimerie Ternon, 1988. - pp. 103-104

**CDU 20188**

### **Reconquête et réaménagement des berges en région d'Ile-de-France. Table ronde du lundi 16 décembre 1985**

CHALINE, Claude

*Cahiers du CREPIF, n° 14, 1986. - 111 p., phot., plans, cartes*

*(Table ronde organisée par l'APUR, l'IAURIF, l'agence des espaces verts, le CREPIF, le port autonome de Paris)*

La table ronde présente: une introduction (J. Trorial) ; une présentation (C. Chaline) ; Paris, premier port fluvial de France (B. Grange) ; l'exemple lyonnais (R. Fulchiron) ; aménagement des berges de la Seine et canaux dans Paris (N. Politis) ; la Seine et ses berges: élément majeur d'un urbanisme départemental dans les Hauts-de-Seine (R. Prevot) ; l'expérience d'un élu parisien (G. Mesmin) ; l'expérience londonienne (S. Loew) ; une stratégie régionale d'aménagement: plan bleu, plan vert (J. Poitevin) ; une priorité régionale: les livres verts des fleuves (X. De buyser) ; l'expérience de plusieurs maires: les berges de la Seine à Issy-les-Moulineaux (A. Santini) ; la Marne à Joinville-le-Pont (J-J. Piquemal) ; éléments de conclusion (J. Beaujeu-Garnier) ; conclusion (M. Giraud).

**CDU**

## **Rennes**

### **Projet urbain des bords de la Vilaine. Quartiers mail et matoillais. Démarche et projet. 1) la maîtrise d'ouvrage urbaine. 2) la maîtrise d'oeuvre urbaine**

SOCIETE RENNAISE DE RENOVATION ; FRANCE. MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT. BUREAU DES PAYSAGES

Rennes : S2R, 1997. - 39 p., phot., plans, dessins

S'inscrivant dans un projet global urbain, l'aménagement des bords de Vilaine est mené par la ville de Rennes en collaboration avec la société rennaise de rénovation ainsi que le bureau des paysages. Objectif essentiel de cet aménagement, la reconquête des berges constituent une occasion unique de construire un cadre de vie tourné vers le fleuve. Ainsi, chaque quartier concerné subit un projet de reconstruction des bâtiments ainsi qu'une mise en valeur des espaces publics et privés. A l'aide de plans et de photographies, cet ouvrage retrace les aménagements apportés.

**CDU 53553**

## **Rouen**

### **Rouen : la réhabilitation des docks dynamise les quartiers ouest**

GOASGUEN, Richard

In : Aménagement 2004. Urbanisme, paysage, territoires : 25 projets et réalisations

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, n° spécial, avr. 2004. - pp. 50-51*

**CDU 57576**

### **Regards internationaux sur 800 hectares de terrains portuaires**

GOASGUEN, Richard

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, n° 5180, 7 mars 2003. - p. 61*

**CDU**

### **Rouen sur Seine 33 projets d'urbanisme. 2ème édition réactualisée**

VILLE DE ROUEN

Rouen : Service Communication de la Ville, 2000. - 17 p., phot.

Cette plaquette présente brièvement des projets réalisés ou engagés dans l'agglomération de Rouen: un réseau de transport (TEOR, un système ayant des caractéristiques semblables à celles du métro ou du tramway pour un coût nettement moindre), un pôle d'échanges intermodal, un nouveau pont, un nouveau pôle d'activités, une rénovation de quartier, une faculté en centre ville, une restructuration urbaine autour de la gare routière, la rénovation d'un théâtre, l'aménagement des quais, des aménagements et des restaurations en centre ville, des aménagements et équipements dans des espaces à reconquérir (une faculté de médecine, pôle multi-activités, nouvelle halle de sport, mise en valeur des rives d'un affluent, une zone d'activité, un grand projet de ville), des aménagements de la rive gauche (serre du Jardin des Plantes, promenade verte, gymnase, redynamisation d'un centre commercial, rénovation d'un quartier, nouveaux programmes de logements, nouvelle clinique) et d'autres équipements de prestige (salle de spectacle, rénovation du parc d'expositions...).

**CDU 55495**

### **Aménagement des quais de Seine en centre ville de Rouen**

ASTIER, Manuel ; MARGONSZTERN, David ; MEUNIER, Vincent ; BUREAU DU COLOMBIER, Renaud

*Champs-sur-Marne : ENPC, 1997. - 167 p., ann., ill. coul., cartes coul., bibliogr (Mémoire de fin d'études, mastère AMUR)*

Etude visant la requalification des quais actuels de la Seine en centre-ville de Rouen. Elle montre qu'une politique globale sur les berges de la Seine est indispensable. Elle suppose au préalable d'identifier les potentialités, les ressources mais aussi les contraintes et les handicaps que représentent le fleuve et les espaces fluviaux à l'échelle de l'agglomération, de la commune et du quartier.

**EPC NY-TE/97/04**

### **L'environnement au service d'un projet de ville portuaire**

GAUTHIER, Alain

In : Aménagement 2004. Urbanisme, paysage, territoires : 25 projets et réalisations *Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, n° spécial, avr. 2004. - pp. 95-101*

**CDU 57576**

### **A partir du cas de Rouen, quels types d'espaces portuaires peut-on envisager de transformer?**

HIMPENS, Etienne

In : Villes et ports. Actes du forum, le Havre, 28-29 janvier 1988

HAUTE-NORMANDIE. PREFECTURE DE REGION

*Rouen : imprimerie Ternon, 1988. - pp. 69-74*

**CDU 20188**

## **Saintes**

### **Saintes : un fragment du paysage de Saintonge en coeur de ville**

VERAN, Cyrille

In : Aménagement 2004. Urbanisme, paysage, territoires : 25 projets et réalisations

*Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, n° spécial, avr. 2004. - pp. 32-33*

**CDU 57576**

## **Valence**

### **Projet urbain, les figures de l'incertain..**

CHANCEL, Jean-Marc ; SAVIGNAT, Jean-Michel

ECOLE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE-LUMINY. INVESTIGATION SUR L'HISTOIRE ET L'ACTUALITE DES MUTATIONS ARCHITECTURALES - FRANCE. MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE. DIRECTION DE L'ARCHITECTURE. SECRETARIAT DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

*Marseille : INAMA, 1995. - 68 p., phot.*

Notant l'importance et la qualité des images produites au cours des dernières années pour des projets d'architecture, d'urbanisme ou d'aménagement, les auteurs de cette recherche se sont intéressés à ce décalage qui peut naître entre ces images et la réalisation en observant plus particulièrement trois situations de projets, remarquables par la qualité, voire l'exemplarité, des images produites: l'espace central de la ville nouvelle de Melun-Sénart par Alain Sarfati, les études du même architecte pour la route nationale 7, et la consultation internationale pour la reconquête des berges du Rhône à Valence.

**CDU 31402**

**Valence-interface ; consultation internationale d'idées: "reconquête urbaine et paysagère des berges du Rhône"**

LUSCHER, Rodolphe

*SIA - ingénieurs et architectes suisses, n° 11, mai 1992. - pp. 224-227, phot..*

Ce projet propose le déclassement du tronçon de l'autoroute A7 séparant Valence des berges du Rhône, de le remplacer par un contournement à l'est de la ville et de récupérer et requalifier le site autoroutier déclassé de manière à rendre à la ville son rôle de halte urbaine.

**CDU**

**Vers une nouvelle interface ville/fleuve: de l'eau comme moyen de valorisation urbaine à l'intervention des collectivités locales. Le cas de Valence**

CLOT, Fabrice

*Grenoble : IUG, 1991. - 187 p., phot., cartes, bibliogr.*

*(Mémoire de DEA urbanisme, environnement urbain et politique des villes sous la Direction de Louis Freschi)*

Cette recherche se présente en 2 parties: 1 la signification de la reconsidération des espaces fluviaux met en évidence le "génie du lieu" ses berges par les enjeux que cet espace représente aujourd'hui, en explorant la reconquête des espaces fluviaux, toute ville confondue, dans sa dimension urbaine (origine de ce mouvement, approche spécifique, signification...). ce lieu d'enjeu débouche sur des volontés politiques plus ou moins fortes d'intervenir sur ces espaces-clés. La 2ème partie analyse les politiques mises en oeuvre pour valoriser les cours d'eau en milieu urbain (compréhension des enjeux, stratégie politique, cadre d'intervention) et ceci à travers 2 exemples: Valence et Lyon.

**IUG B2057**

**Valence: étude d'insertion paysagère et culturelle des infrastructures routières et autoroutières de l'agglomération Valentinoise. Rapport final**

LUSCHER, Rodolphe

DROME. DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT

*Lausanne : SN, 1991. - 117 p., schémas*

Etude d'insertion paysagère et culturelle des infrastructures routières et autoroutières de l'agglomération Valentinoise. Ce document présente le plan directeur urbain et Paysager sur le thème de l'interface ville/campagne, définissant l'occupation des sols, la densité de construction, la répartition des espaces à bâtir, les volumétries et les formes des nouveaux fronts bâtis en incluant à chaque moment la notion d'aménagement Paysager.

**CDU 29715**

**L'autoroute, la ville et son fleuve**

*Techniques et architecture, n° 395, avr.-mai 1991. - pp. 62-67*

*(Stratégies urbaines)*

**CDU**

**Quand la ville retrouve le fleuve**

*Fluvial, n° 49, mars-avr. 1991. - pp 68-74, phot.*

Aujourd'hui, les fleuves prennent une place nouvelle dans les villes. Ils constituent un élément du décor qui ne doit plus être négligé. Espace de promenade, sportif ou de logement, ils sont restructurés pour accueillir les citadins. A l'étranger aussi, les villes ont choisi de s'ouvrir sur leur

espace fluvial qui joue un rôle important non seulement en ce qui concerne l'habitat mais également les transports.

#### **IA P.84**

#### **Consultation internationale d'idées sur la reconquête des berges du Rhône: premières analyses**

DROME. DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ; VILLE DE VALENCE

*Valence : Mairie, 1990. - disc., cartes, phot., coul.*

Premières analyses des rendus des équipes internationales consultées pour l'opération de "reconquête des berges du Rhône" autour de Valence.

#### **CDU 22882**

#### **Valence cherche de l'air**

BAYLE, Christophe

*Urbanismes, n° 239, juill-août 1990. - pp. 92-95, phot., fig.*

Valence veut profiter de la liaison entre les autoroutes A7 et A9 pour détourner la partie d'autoroute qui la traverse actuellement en longeant le Rhône. Des architectes ont été consultés sur la façon de réhabiliter l'espace ainsi gagné : cet article présente leurs différents projets et leurs concepts directeurs.

#### **CDU**

#### **Entre route et Rhône, mon coeur Valence**

ICHER, Bruno

*Murs murs, n° 20, juin 1990. - pp. 38-41, phot., fig.*

L'article décrit les différents projets pour reconquérir l'espace d'autoroute qui sépare actuellement Valence du Rhône: si le contournement de Valence par l'a7 est réalisé un jour, les architectes Rodolphe Luscher Huet-Massa, Chemetoff et Massimiliano Fuksas auront des projets à présenter.

#### **CDU**

#### **Valence : ville et fleuve**

LEMONIER, Marc

*Diagonal, n° 81, janv. 1990. - pp. 38-39*

*(Formes urbaines)*

#### **CDU**

#### **Evolutions d'un projet d'infrastructure autoroutière: cas du contournement est de Valence**

MICHELARD, Ghislaine

*Grenoble : IUG, 1987. - 140 p., tabl., graph., cartes, bibliogr.*

*(Mémoire de DESS en urbanisme et aménagement)*

La 1ère partie de ce document est une approche historique du dossier du contournement de Valence ; elle est complétée par la prise en compte des autres infrastructures réalisées ou projetées sur la période étudiée et une présentation de la structure socio-économique, démographique et urbanistique de l'agglomération. La 2ème partie met en évidence les conflits d'intérêt qui peuvent naître de ce type d'opération. En présentant les acteurs concernés, leur compétence technique, leur participation financière, leur domaine d'intervention, l'auteur en propose une explication. La 3ème partie est une analyse de l'intégration du projet à la politique d'aménagement de la ville.

#### **CDU 29711**

## **Vienne**

#### **Réhabiliter les quais viennois. Premiers éléments de réflexion**

RHONE-ALPES. ORGANISME D'ETUDE DES AIRES METROPOLITAINES

*Lyon : OREAM Rhône-Alpes, 1979. - 38 p., graph., plan, cartes, phot., ill.*

Après un rappel de l'évolution historique des quais du Rhône à Vienne, ce rapport propose une description de la situation actuelle de l'organisation et de la composition des quais (pour l'impression d'ensemble, les accès en centre ville à partir des quais, le domaine bâti, les espaces verts) ainsi que des problèmes de circulation et de leurs incidences (problèmes généraux de la circulation routière, liaisons rive droite rive gauche, accueil et stationnement). Le rapport évoque ensuite les perspectives d'avenir et les grands projets routiers, présente quelques éléments de diagnostic, puis formule quelques propositions d'aménagement des quais (orientations générales, circulation automobile, accueil et stationnement, domaine bâti et aménagements, parcours piétons).

**CDU 40551**

direction générale  
de l'Urbanisme  
de l'Habitat et  
de la Construction

Arche Sud  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
33 (0)1 40 81 15 63  
télécopie :  
33 (0)1 40 81 15 99  
[http://www.urbanisme.  
equipement.gouv.fr/cdu](http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu)

**ISBN : 2-11-082223-6**