



**VOIES FLUVIALES
ET
AMÉNAGEMENT SPORTIF :**
ode à un mariage raisonnable

Document réalisé par le Comité Départemental Olympique et Sportif de Seine-Saint-Denis, pour le compte du Comité Régional Olympique et Sportif d'Ile-de-France, dans le cadre de la Mission d'Information et de Conseil pour l'Aménagement du Territoire (MICAT)¹.

Les voies fluviales marquent le paysage de l'Ile-de-France. Les espaces qu'elles occupent et leurs abords immédiats ont souvent été, dans l'histoire de l'humanité, des zones de concentration d'activités. Aujourd'hui, après une période où il a tourné le dos au fleuve, l'aménagement se ressaisit de la question des voies d'eau et de leurs berges. Le CROSIF, à travers la MICAT, souhaite que cette tendance puisse bénéficier au mouvement sportif. Nous pensons sincèrement que, autour des voies d'eau, un urbanisme sportif fonctionnel peut s'épanouir. C'est ce que nous tenterons de préciser, après avoir rappelé de façon détaillée les enjeux présents autour des voies fluviales (fleuves, rivières, canaux navigables) franciliennes.

1. UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DE PLUS EN PLUS FLUVIAL

Les voies fluviales sont des éléments importants des projets d'aménagement de la région Ile-de-France. Elles ont longtemps été la principale porte de notre territoire vers l'extérieur. Commerçants mais aussi envahisseurs, notamment vikings², s'y sont pressés. Après un relatif déclin, on assiste à un retour en grâce du fleuve, en tant que voie de communication et axe économique. Cela va de pair avec des projets d'aménagement visant à faire des berges des lieux globalement attractifs pour la population.

a. Regain d'intérêt pour le fleuve en tant que vecteur économique

En déclin de 1970 à 1995, le transport fluvial de marchandises est, aujourd'hui, dans une phase de croissance constante³. Les arguments qui ont permis ce retour en grâce sont de nature économique et environnementale⁴. Capables de transporter des quantités de matériel bien supérieures à celles que pourrait contenir un camion, les péniches affichent des coûts particulièrement compétitifs. La consommation en carburant (proportionnelle à la quantité de marchandise transportée) est bien inférieure à celle induite par le transport routier. Un autre avantage de taille est offert par le transport fluvial : en Ile-de-France et plus particulièrement au cœur de l'agglomération parisienne, la Seine traverse les zones les plus densément peuplées et se situe donc au plus proche des zones de consommation. Le trajet à effectuer par la route depuis le port jusqu'au lieu de livraison est assez réduit. Certaines sociétés promeuvent même la combinaison transport fluvial-livraison à vélo⁵.

Cette tendance induit une augmentation de la fréquentation du fleuve, ce qui peut, parfois, affecter les activités sportives nautiques. Les berges, elles, pourront subir des modifications conséquentes. Si l'augmentation du trafic fluvial reste constante,

1 <http://zonesportiveprioritaire.blogspot.fr/>

2 <http://www.cosmovisions.com/ChronoVikings.htm>

3 <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-transport-fluvial-de.html>

4 <http://www.cnba-transportfluvial.fr/acces-particuliers-cnba/presentation-generale/transport-fluvial>

5 <http://www.vertchezvous.com/inauguration-au-fil-de-leau-reussie-pour-vert-chez-vous/>

il faudra renforcer les infrastructures portuaires. La croissance des ports actuels peut être entrevue. On peut aussi imaginer l'arrivée d'infrastructures nouvelles jusque dans les centres villes. Si la logique de réduction des émissions polluantes se poursuit, des solutions telles que la combinaison modes doux-péniche seront de plus en plus exploitées et pourraient nécessiter la création de zones portuaires de petites taille supplémentaire. La localisation de ces zones au cœur des villes paraît inéluctable du fait de l'impératif de limiter les déplacements polluants.

b. Le fleuve, couloir attractif

L'attractivité fluviale ne se fait pas ressentir que d'un point de vue économique. En effet, les friches industrielles situées en bord de fleuve sont souvent utilisées, en Ile-de-France, pour réaliser des opérations de développement urbain, comprenant notamment la création de logements. Un exemple intéressant peut être identifié à Saint-Ouen, dans la zone des anciens docks⁶. Ce type de projet est guidé par la doctrine urbaine de la densification, qui régit les travaux actuels sur les questions liées au Grand Paris. Reconstruire la ville sur la ville implique d'avoir horreur du vide. Certains architectes prônent même un réinvestissement massif des zones inondables⁷. Cette volonté peut déboucher sur des concepts architecturaux privilégiant la hauteur des bâtiments ou leur mise sur pilotis, mais aussi sur des notions plus innovantes, comme les habitations flottantes⁸.

L'utilisation des berges en tant que lieu de promenade est un point pris en compte par les aménageurs et les urbanistes. Certaines collectivités franciliennes insistent sur l'importance des liaisons entre les villes et les berges, dans un objectif de verdissement général de la zone habitée. Trois exemples nous sont donnés par l'IAU-IDF :

« À Mantes-la-Jolie, les politiques de valorisation de quartiers d'habitat social impliquent celle de l'espace public au travers d'un projet d'ensemble à l'échelle de l'agglomération. La ceinture verte du Mantois relie l'ensemble des quartiers riverains de la Seine. À Meaux, la requalification des espaces publics intègre une « trame verte et bleue » qui relie les quartiers, le canal de l'Ourcq et la Marne avec une plage réaménagée, le parc du Pâtis (espace en partie inondable). À Évry, l'étude du plan vert reliant les quartiers du plateau à la Seine préfigure une trame à l'échelle de l'agglomération. Le développement de ce type de projet contribuerait au maintien de corridors écologiques et urbains dans les agglomérations franciliennes »⁹.

De manière générale, il existe une volonté assez diffuse de faire des voies fluviales un espace à la fois utile et agréable. C'est dans cette optique que la MICAT souhaite rappeler ou présenter des concepts qui peuvent aider à animer l'espace fluvial.

6 <http://www.saint-ouen-les-docks.fr/>

7 <http://rue89.nouvelobs.com/2011/03/05/castro-en-zone-inondable-pour-un-grand-paris-solidaire-193092>

8 <http://www.ateliergrandparis.fr/construire/urbaniserZI.pdf>

9 Le fleuve, berges et rives, territoires de projets communaux, IAU-IDF

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/le-fleuve-berges-et-rives-territoires-de-projets-communaux.html>

2. L'AMÉNAGEMENT SPORTIF PEUT TRACER SA VOIE

Faire face aux carences en matière d'équipements sportifs ce n'est pas seulement construire de nouvelles structures selon des schémas traditionnels. C'est aussi inclure des éléments nouveaux dans les projets d'urbanisme voire imaginer un urbanisme sportif. L'orientation générale des politiques publiques d'aménagement le long des voies d'eau franciliennes doit nous conforter dans cet objectif, qui peut être concrétisé sur des espaces linéaires mais aussi sur des installations ponctuelles.

a. Les linéaires

La question des linéaires renvoie aux circulations douces terrestres et nautiques. Les premières ont une dimension mixte, couplant aspects sportifs et non sportifs, les secondes ont, dans le cadre qui nous intéresse, une dimension plus strictement liée aux activités sportives.

Concernant les circulations douces, la MICAT préconise la construction progressive d'un réseau de voies cyclables le long de l'ensemble des voies d'eau navigables d'Ile-de-France. Conscients de l'ambition conséquente d'une telle recommandation, nous suggérons que la construction des itinéraires puisse s'adapter aux réalités locales. Dans les zones les moins densément peuplées et connaissant un trafic automobile faible, les voies peuvent être partagées avec le trafic automobile, à condition que la vitesse des voitures soit effectivement limitée (utilisation de chicanes). Il convient aussi d'inclure les zones 30 des agglomérations dans ce réseau de voies douces. Toutefois, il est important d'envisager un développement massif des pistes en site propre dans les zones les plus peuplées et autour de pôles d'attractivité particuliers (bases nautiques, bases de loisirs). Il semble bon, lorsque cela est possible, de prendre exemple sur les aménagements qui bordent la Garonne à Bordeaux et de répartir les circulations douces sur deux voies : l'une dédiée aux cyclistes et aux patineurs « rapides », l'autre étant dédiée à la promenade et à une circulation plus lente, avec une priorité absolue pour les piétons.



Piste cyclable « lente » (à gauche) et « rapide » (à droite) à Bordeaux

Pour ce qui est des installations additionnelles nous ne pouvons que préconiser l'installation, le long des berges de petits équipements accessibles à tous, dans la logique de l'avenue sportive, déjà définie par le CDOS 93¹⁰.

La question de la navigation fluviale est également importante. Et, dans ce cas, la MICAT conseille de jouer « petit bras ». Cette expression désigne le plus étroit des deux chenaux qui se forment autour d'une île dans un fleuve. A L'Île-Saint-Denis, par exemple, le petit bras de la Seine est l'une des zones favorites des pratiquants d'aviron. Il est nécessaire que ce type d'espace soit au maximum préservé pour les activités de loisir et que la navigation commerciale soit localisée dans l'autre bras. La géographie nous a donné une arme pour éviter les conflits d'usage...utilisons-là ! De manière générale, il est bon que les clubs nautiques soient systématiquement consultés sur les projets d'aménagement de berges. Leur capacité à créer un lien social autour de l'eau en fait des acteurs incontournables. Cela est d'autant plus vrai dans des quartiers neufs ou rénovés, où l'animation des espaces publics est à construire ex nihilo.

La question des linéaires renvoie aussi aux parcours de longueur significative. La Seine peut-elle s'inspirer de La Loire et concevoir un projet de type « Seine à vélo » ? Cette perspective paraît alléchante : la vallée de la Seine et les voies navigables franciliennes ne manquent ni de paysages ni d'atouts pour attirer les touristes. Toutefois, la tradition cycliste de masse n'est pas encore solidement ancrée dans notre région. Il serait donc bon de favoriser, dans un premier temps, la création d'itinéraires courts, ou combinant le vélo et le rail, où les cyclistes pourraient compter sur des services de haut niveau (réparations, locations...). Des coopérations avec les régions voisines sont à envisager dans ce cas.

b. Les pôles d'activité à créer

La question de la revitalisation sportive des berges de fleuve nécessite l'implantation d'installations phares, capables de rendre un service effectif à la population. L'ouverture à tous est un prérequis indispensable. Toutefois, il est possible que de telles installations soient réservées aux clubs sur des créneaux précis. Pour approfondir la question de l'équipement phare ouvert à tous, il nous semble pertinent de prendre en compte l'exemple de Bordeaux et du Parc des Sports Saint-Michel (PSSM)¹¹.

Le PSSM est situé sur les berges de la Garonne. Son ouverture remonte à mai 2009. Il comprend un fronton de pelote basque, un espace dédié au beach-volley, un terrain de football à effectif réduit, un terrain de basket et un terrain de rink-hockey. L'ensemble du parc a été inséré, dès le départ, dans les projets de rénovation des berges de la Garonne et de réaménagement global de la ville de Bordeaux. Il est inclus dans un maillage général des abords de la Garonne qui comprend un skate-park, des promenades et des pistes cyclables en site propre (voir plus haut) ainsi que des friches industrielles mises gratuitement à disposition des associations pour y pratiquer des sports nouveaux (tels que le polo-vélo).

¹⁰ Les CDT du Grand Paris. Une opportunité pour l'aménagement sportif en Seine-Saint-Denis (pages. 22-23)
[http://www.cdos93.org/seinesaintdenis/fichiers/File/etude_grand_paris_\(2\).pdf](http://www.cdos93.org/seinesaintdenis/fichiers/File/etude_grand_paris_(2).pdf)

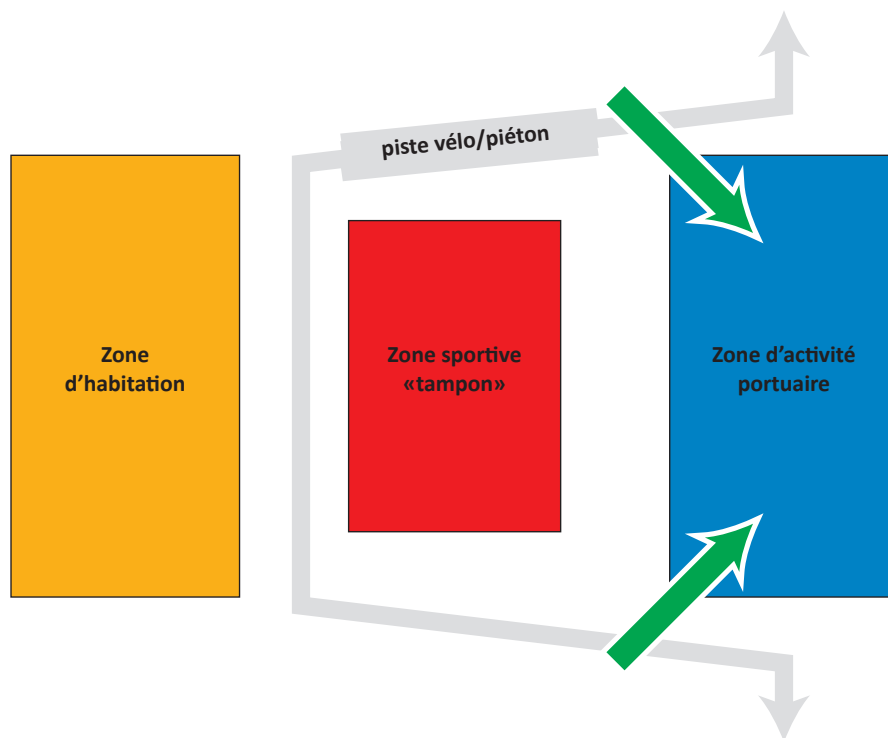
¹¹ Visite du CDOS 93-MICAT à Bordeaux, le 20 novembre 2014



Vues du parc des sports Saint-Michel à Bordeaux

La construction d'équipements sportifs en bordure de fleuve est susceptible de renforcer l'attractivité d'un lieu donné. Cela génère un afflux de population. Cet élément plutôt positif peut poser toutefois des problèmes de conflits d'usage. Des rivalités peuvent naître pour l'utilisation de l'espace. Il est essentiel de s'assurer que la situation ne dégénère pas, sans, pour autant, effacer l'aspect ouvert des installations. La municipalité bordelaise a pris une mesure en ce sens et a mis en place un système d'animation et de régulation. Des agents municipaux sont affectés à ces tâches. Disposant d'un local destiné au stockage de matériel, ils peuvent prêter divers ustensiles (dont des ballons) aux usagers. Le prêt est intégralement gratuit et ne nécessite que le dépôt d'une pièce d'identité en guise de caution. Ils assurent également, en cas d'affluence, la mise en place de « créneaux » sur les terrains de jeu : l'objectif est d'éviter des occupations trop longues (supérieures à 45 minutes) et de permettre à chacun de disposer d'un temps de jeu. Selon les responsables bordelais, ce système donne satisfaction et se révèle même essentiel pour le bon fonctionnement du parc. Une transposition de l'exemple ne pourrait, selon nos interlocuteurs aquitains, n'être viable qu'à la condition que des animateurs puissent être déployés sur site.

Des réalisations comme celle de Bordeaux peuvent servir de support à des manifestations événementielles et promotionnelles. Sur les bords de la Garonne, des animations estivales ont été organisées en partenariat avec le club de football des Girondins de Bordeaux. Des initiatives d'ampleur mineure peuvent facilement être mises en place pour des clubs plus petits.



Un schéma d'aménagement possible

Dans un esprit synthétique, nous présentons ici une configuration permettant d'utiliser le sport comme un outil d'apaisement urbain. Une zone sportive peut être insérée entre les habitations et les zones d'activité. Les nuisances provoquées par cette dernière sont atténuées par un espace de transition, ouvert à la pratique sportive. On peut, par exemple imaginer que le trafic routier ou ferroviaire (flèches vertes) desservant la zone portuaire puisse être détourné sur les côtés de la zone sportive, évitant un contact trop rapproché avec les habitations.

Une telle configuration semble envisageable dans le cadre de projets nouveaux et doit être soumise à des critères stricts de réalisation. La mesure de la pollution de l'air engendrée par la zone d'activité sera déterminante pour confirmer ou infirmer le schéma proposé. Loin de nous l'idée d'étouffer les sportifs dans la fumée des pots d'échappement...

Conclusion

La MICAT, par ce document, entend fournir des éléments au mouvement sportif pour se positionner dans un domaine qu'elle considère comme crucial : la création d'équipements insérés dans la ville qui permettent de renforcer notre parc d'installations, tout en évitant une surconsommation d'espace. C'est dans cette optique qu'il faut lire nos propositions.

Nous souhaitons, maintenant, que le mouvement sportif et les institutions se saisissent de ce document et débattent pour réfléchir à une éventuelle opérationnalité. Nous pensons qu'un diagnostic détaillé des activités pratiquées en bord de fleuve, suivi de la rédaction de recommandations à insérer dans les documents de planification est une première étape. Ensuite, nous souhaitons que le mouvement sportif puisse utiliser ces recommandations pour proposer des projets locaux concrets. Il est également indispensable que les clubs réfléchissent à comment investir les espaces de bord de voies fluviales.

A travers une dynamique régionale autour de la question des abords de cours d'eau, une forte mobilisation peut-être atteinte car les objectifs des pouvoirs publics et du mouvement sportif convergent. Reconquérir les bords des voies d'eau pour en faire des lieux de vie n'est pas incompatible avec la création de nouveaux espaces sportifs. Bien au contraire ! Le CROSIF, par l'intermédiaire de la MICAT se rapprochera des institutions concernées pour initier une concertation sur le sujet et aboutir à des propositions d'action.

Nous sommes d'avis qu'un tel travail devra être effectué en partenariat avec les régions voisines, qui disposent d'espaces de loisirs sportifs parfois prisés des parisiens. Il semble, par exemple, difficile, d'imaginer un plan d'action pour la Seine, sans se tourner vers la Normandie.

CROS
ILE-DE-FRANCE



COMITE REGIONAL OLYMPIQUE ET SPORTIF

CDOS
**SEINE-
SAINT-DENIS**



COMITE DEPARTEMENTAL OLYMPIQUE ET SPORTIF

Document réalisé par le CDOS 93 - JANVIER 2015

Directeur de la publication : Evelyne Ciriegi et Erich Batailly

Responsable de la rédaction : Gilbert Havel

Rédaction : Martin Citarella

Mise en page : Laetitia Lejeau