La Seine n'est pas à vendre!

Cette tribune, publiée dans *Libération* le 6 février 2018 et signée par un collectif de personnalités du monde de l'architecture, revient sur la tendance à la marchandisation des espaces publics des villes et invite à débattre publiquement de l'histoire de la Seine face au fait métropolitain. Ce collectif vient de créer l'association *"La seine n'est pas à vendre"* pour s'opposer à la marchandisation excessive des berges du Fleuve, défendre le paysage et le patrimoine du site et de ses rives et porter une ambition sur le Fleuve à l'échelle du Grand Paris dont il est le trait d'union.

La Ville de Paris a annoncé, mi-novembre 2017, le lancement d'un appel à projet pour la construction de trois passerelles piétonnes «habitées» franchissant la Seine dans Paris. Cette initiative s'inscrit dans le cadre de *Reinventing Cities* lancé par Anne Hidalgo, avec vingt grandes villes dans le monde, suite aux précédentes opérations «Réinventer Paris», «Réinventer la Seine», etc.

Sont ainsi envisagées une passerelle à l'ouest, entre les XV^{e} et XVI^{e} arrondissements, une à l'est, entre les XII^{e} et XIII^{e}, et une dans le centre, entre les ponts Henri-IV et d'Austerlitz. Leur localisation précise serait laissée à l'appréciation des investisseurs qui en financeront la construction et en géreront les activités commerciales - commerces, cafés, restaurants, animations, activités culturelles, espaces verts - tout en préservant des vues sur la Seine, précise bien la Mairie. Aux architectes et ingénieurs d'inventer des passerelles élégantes et légères et aux investisseurs de trouver le modèle économique.

L'initiative relayée dans les médias a surpris : doit-elle être prise au sérieux (il n'existe pas de modèle économique pour ce type de projet, et Londres vient d'y renoncer) ou n'est-elle qu'un coup de «com» de plus ? Rien ne mentionnait jusqu'alors de telles intentions dans les documents de planification urbaine de la Ville, et elle n'a fait à ce jour l'objet d'aucun débat au Conseil de Paris. On n'ose imaginer la longue marche des accords qu'il faudra obtenir : Voies navigables de France, préfet, Ville, mairies d'arrondissements… Rappelons d'abord que le site de la Seine, dans le centre de Paris, est classé au patrimoine mondial de l'Unesco, une des passerelles proposées est juste en limite du site classé. Les grandes perspectives dégageant le ciel, les rives et les monuments construits au fil des siècles constituent un paysage exceptionnel ayant inspiré artistes, poètes, écrivains ou cinéastes. C'est en partie l'âme de Paris. Doit-on imaginer «commercialiser ces vues» sur des passerelles habitées ? Doit-on prendre le risque de boucher ces perspectives ?

De par la méthode et les programmes envisagés, cette initiative exprime une bien curieuse conception des espaces publics. La Ville manque de foncier, et la «valorisation foncière» systématique devient un des slogans de l'urbanisme parisien. Ils étaient jusqu'alors épargnés, ne serait-ce plus le cas ? Déjà, avec Réinventer la Seine, certains projets de construction sur du domaine public en bord de Seine sont à l'étude : devant la Maison de la Radio dans le XV^{e}, sur la place Mazas en tête du pont d'Austerlitz dans le XII^{e}. Demain, ce serait sur les berges où sur la Seine, au milieu des ponts, là où la vue sur Paris reste imprenable ? Qui sera propriétaire des nouveaux ouvrages ? Qui les entretiendra ? Avec le temps, ils reviendront immanquablement à la collectivité tels des cadeaux empoisonnés ?

Il faut créer, nous dit-on encore, des lieux de vie et un nouveau rapport au fleuve. Le fleuve a toujours été un lieu animé de la ville. Depuis Paris-Plages, et avec le succès de la courageuse reconquête sur la voiture des berges, les habitants, les touristes et amoureux de Paris ont pris place sur les ponts et les quais du fleuve : fêtes de la passerelle des Arts, nombreux happenings aux beaux jours sur les ponts du centre de Paris, du Pont-Neuf à la passerelle Simone-de-Beauvoir, cadenas des amoureux sur les garde-corps, soirées dansantes du quai Tino-Rossi, rendez-vous spontanés sur les berges, retour des pêcheurs, les initiatives ne se comptent plus !

En matière de projets urbains, cela ne va pas assez vite, nous dit-on également. Il faut au moins une mandature pour construire une passerelle sur la Seine, regrette Jean-Louis Missika, adjoint à l'urbanisme et homme pressé du projet urbain. Qu'en est-il vraiment ? Il a fallu près de cinq siècles pour construire sur 13 kilomètres les 36 ponts actuels, un tous les 500 mètres en moyenne, un quasi record mondial ! Les cinq derniers ont été construits en vingt-cinq ans de 1981 à 2006 : réfection en 1981 de la passerelle des Arts, élargissement du pont de Bercy en 1992, construction du pont Charles-De-Gaulle reliant les gares de Lyon et d'Austerlitz en 1996, création en 1999 de la passerelle Léopold-Sédar-Senghor, reliant les jardins des Tuileries au musée d'Orsay, et, en 2006, inauguration de la passerelle Simone-de-Beauvoir reliant les quais bas du fleuve et la terrasse du parc de Bercy à celle de la bibliothèque de France.

Dans le même temps, à l'heure de la métropole du Grand Paris, aucun pont routier, autoroutier, ferré, aucune

nouvelle passerelle piétonne n'ont été construits ces dernières années sur la Seine ou sur la Marne dans les départements du centre de l'agglomération (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne), sans parler des difficultés à franchir les canaux (une passerelle récente sur le canal de l'Ourcq, deux, il y a vingt-cinq ans sur le canal Saint-Denis après la construction du Stade de France) ou le périphérique (une passerelle récente au nord de Paris). Le Grand Paris Express propose de nouveaux franchissements, sur les voies ferrées - Pleyel à Saint-Denis ou les Ardoines à Vitry - et enfin sur la Seine - une passerelle entre Saint-Denis et l'Ile-Saint-Denis pour le village des JO. Au-delà du périphérique, l'interdistance moyenne entre deux ponts passe dans le meilleur des cas de 500 mètres à 3 kilomètres ! Ne faut-il pas désormais réfléchir aux questions de franchissement de la Seine à l'échelle régionale ?

Des nouvelles passerelles piétonnes dans Paris, pourquoi pas ? Doivent-elles être financées entièrement par le privé ? Pour quels usages ? L'urbanisme n'est pas qu'affaire de communication, on ne réinvente pas, on poursuit toujours une histoire, et face au fait métropolitain, celle de la Seine mérite plus que toute autre qu'on prenne le temps d'en débattre publiquement. Si la Seine possédait une personnalité juridique, à l'instar d'autres fleuves dans le monde, des associations pourraient plaider sa cause et empêcher de dénaturer son paysage au nom de la consommation ! La Seine n'est pas à vendre.

Bernard Landau Architecte, **Chris Younès** Philosophe de l'architecture, **Frédéric Bonnet** Architecte, Grand Prix de l'urbanisme 2014, **Christine Nedelec** Association SOS Paris, **Monica Berri, Nicolas Monnot** Architectes, designers civiques, **Thierry Paquot** Philosophe de l'urbain et **Patrick Bouchain** Constructeur.

Notes de bas de page :

Pour citer cet article :