



Fiche  
thématique

# Seine

# Chiffres clés

- **12** communes en bords de Seine
- **25** km de Seine
- **31** km de berges de Seine
- **3** ports
- **2** écluses

*\*Les chiffres clés ont été actualisés au 1<sup>er</sup> janvier 2020, ils seront actualisés chaque année. Attention les chiffres ci-après sont ceux connus à la date d'élaboration de la fiche.*

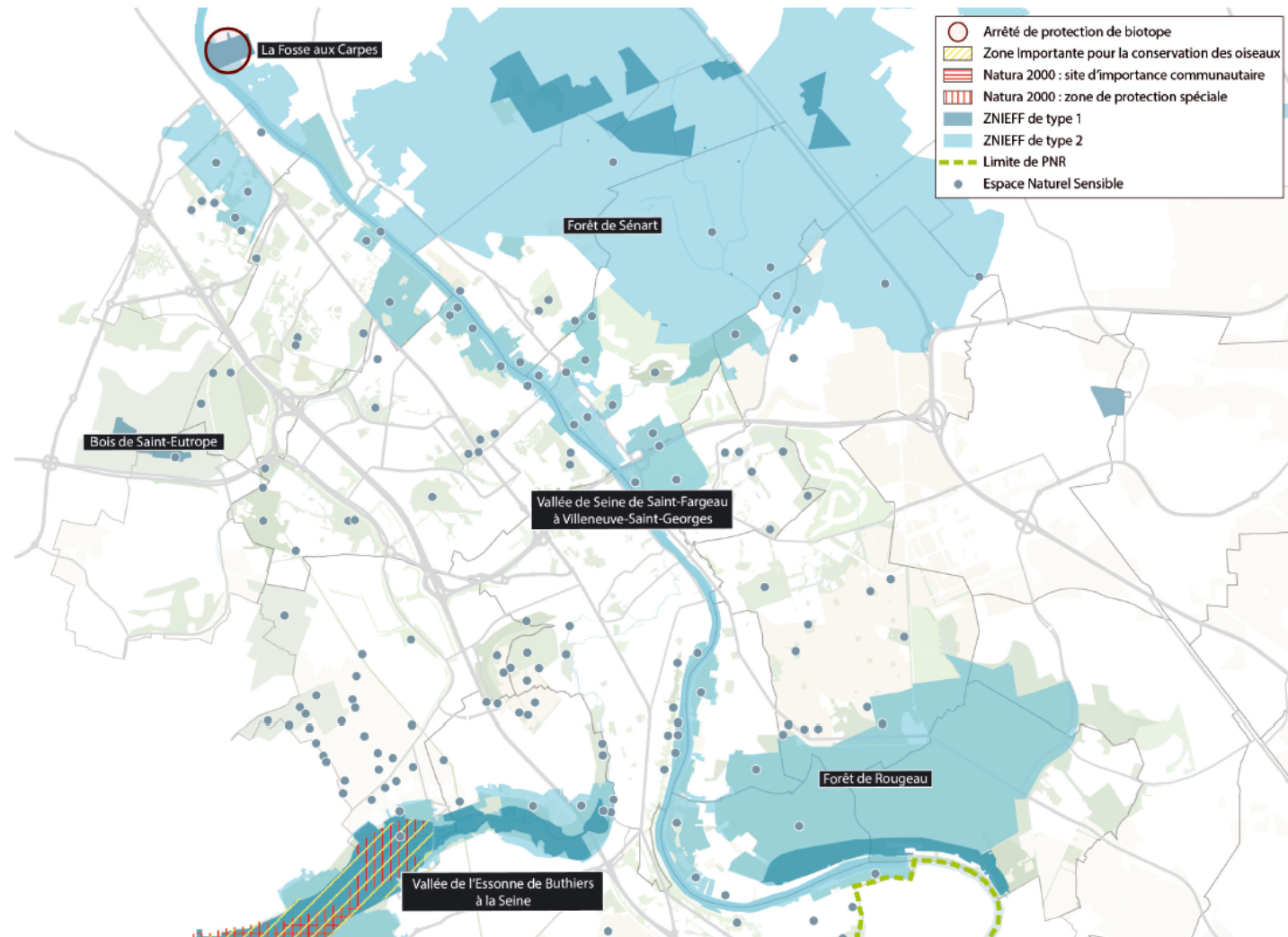
# La Seine, un écosystème fonctionnel

La vallée de la Seine constitue un axe fondamental de la trame verte et bleue à l'échelle régionale. La cartographie des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques à l'échelle de l'agglomération met en évidence cette importance, par la concentration des espaces protégés le long du fleuve.

Mais cette fonctionnalité écologique est principalement longitudinale le long de la vallée de la Seine. L'épaisseur y est peu marquée, à l'exception des connexions avec la forêt de Sénart, et la forêt de Rougeau (en rive droite). En rive gauche, la continuité avec l'Essonne n'est pas véritablement fonctionnelle (la confluence se fait au niveau d'une chute d'eau de 4m de hauteur, sous les Grands moulins).

Enfin, à leur échelle, les nombreux périmètres ENS, traduisent la richesse des abords du cours d'eau, mais ne constituent pas une mise en continuité d'espaces naturels à grande échelle.

La Seine, dans la longueur, constitue donc un écosystème fonctionnel, mais qui n'exploite pas son plein potentiel de connexions à grande échelle. L'un des enjeux, par ailleurs clairement identifié par le Schéma Régional de Cohérence Écologique, est de travailler des connexions transversales (est-ouest) fonctionnelles.



# Les secteurs à forts enjeux écologiques

Au-delà des grands réservoirs de biodiversité connus et protégés par la réglementation, d'autres espaces constituent des espaces relais des continuités écologiques. Il peut s'agir de boisements (Bois de Saint-Eutrope), d'espaces ouverts (espaces agricoles), de zones humides, de sites complexes (cirque de l'Essonne), de continuités linéaires (aqueduc de la Vanne et Allée Royale).

Il existe 6 secteurs porteurs d'enjeux particuliers en matière de transversalité fonctionnelle :

- **Secteur 1 - Les lacs de l'Essonne** : concentration d'une flore et d'une faune remarquable ; fort contribution au bioclimatisme ; essentiel en terme de régulation des eaux de pluie
- **Secteur 2 - Le ru de l'Ecoute-s'il-Pleut et ses connexions** : concentration d'une flore remarquable ; réelle qualité des berges ; contribution à la régulation des eaux de pluies
- **Secteur 3 - Les grands parcs d'Évry-Courcouronnes, les espaces agricoles et les boisements d'Etiolles et la forêt de Sénart** : très fort intérêt des berges en rive droite avec le maintien de grands espaces verts d'Évry ; présence d'avifaune, de mammifères et d'entomofaune ; champs d'expansion des crues en rive droite avec les espaces agricoles et le ru des Hauldres
- **Secteur 4 - La confluence de l'Essonne** : Intérêt dans l'épaisseur avec le double site Natura 2000 et le Cirque de l'Essonne ; cours de l'Essonne relativement naturel, fonction de régulation des ruissellements et des inondations
- **Secteur 5 - La digue Arago et la Fouille Loury** : intégré à la ZNIEFF 2 de la Vallée de la Seine ; concentration intéressante de flore et de faune ;
- **Secteur 6 - Les berges naturelles et les connexions aux grands massifs boisés** : un espace naturel sensible en rive gauche, champs d'expansion des crues



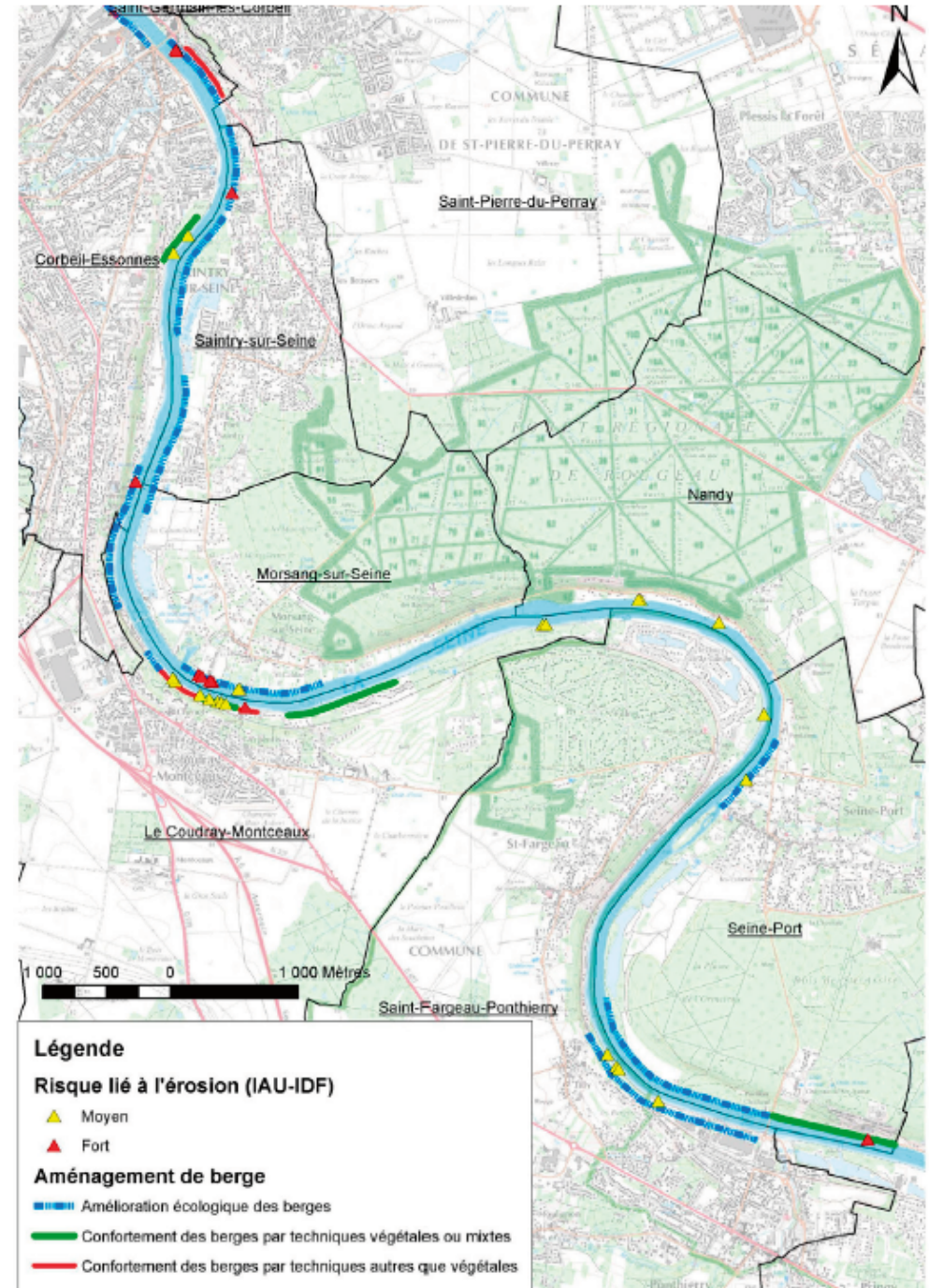
# L'érosion des berges

Les phénomènes d'érosion sont dus à différents facteurs :

- batillage trop important,
- crues à répétition (phénomènes de plus en plus fréquents avec le réchauffement climatique),
- artificialisation des berges qui augmentent le ruissellement des eaux pluviales et le lessivage des sols.

Si les travaux de restauration et de confortation des berges sont fréquemment l'occasion d'améliorer la qualité écologique de la berge (techniques végétales), ils sont indissociables d'une réflexion sur l'occupation des berges et de leurs abords.

**Les impacts de cette érosion sur les berges et les infrastructures routières qui les longent peuvent être vus comme des opportunités de réaménagement de certains secteurs.**



# Des contextes paysagés divers

## La transition entre Seine rurale et Seine urbaine

L'agglomération présente une situation exceptionnelle où la Seine met en vis-à-vis deux territoires :

- Les grandes plaines agricoles et forestières
- Un système urbain métropolitain

À l'échelle francilienne, cette situation se retrouve vers Mantes-la-Jolie, néanmoins l'effet y est moins spectaculaire. Sur GPS le contraste est amplifié par l'effet corridor de la vallée de la Seine et par la confluence avec l'Essonne.

3 séquences fortes :

1. **La partie Nord** : Elle offre un linéaire droit plus ou moins proche du niveau de la Seine. Ce sont des plaines ouvertes avec des rives boisées relativement fermées. Les vues sont masquées et filtrées par la végétation. Cette partie du territoire se dévoile par poche et n'offre pas de panorama embrassant toute sa diversité.
2. **L'articulation urbaine de Corbeil-Essonnes, la confluence avec l'Essonne** : c'est un événement dans le paysage de la vallée. Dans une dynamique urbaine et historique inscrite sur les deux rives, ce territoire marque le passage de la vallée encaissée à la vallée élargie. Perpendiculairement au fleuve, cet espace fait transition et s'ouvre plus largement sur le territoire de l'Essonne en rive gauche et sur des plaines forestières et agricoles de la rive droite.
3. **La partie sud** : Cette séquence en méandre forme un corridor boisé encaissé dans une vallée prononcée. Le relief ouvre de belles perceptives sur la vallée. Elle ne possède qu'un franchissement sur la Seine ce qui peut expliquer le sentiment d'éloignement par rapport au reste de la vallée.

Les 3 grandes séquences



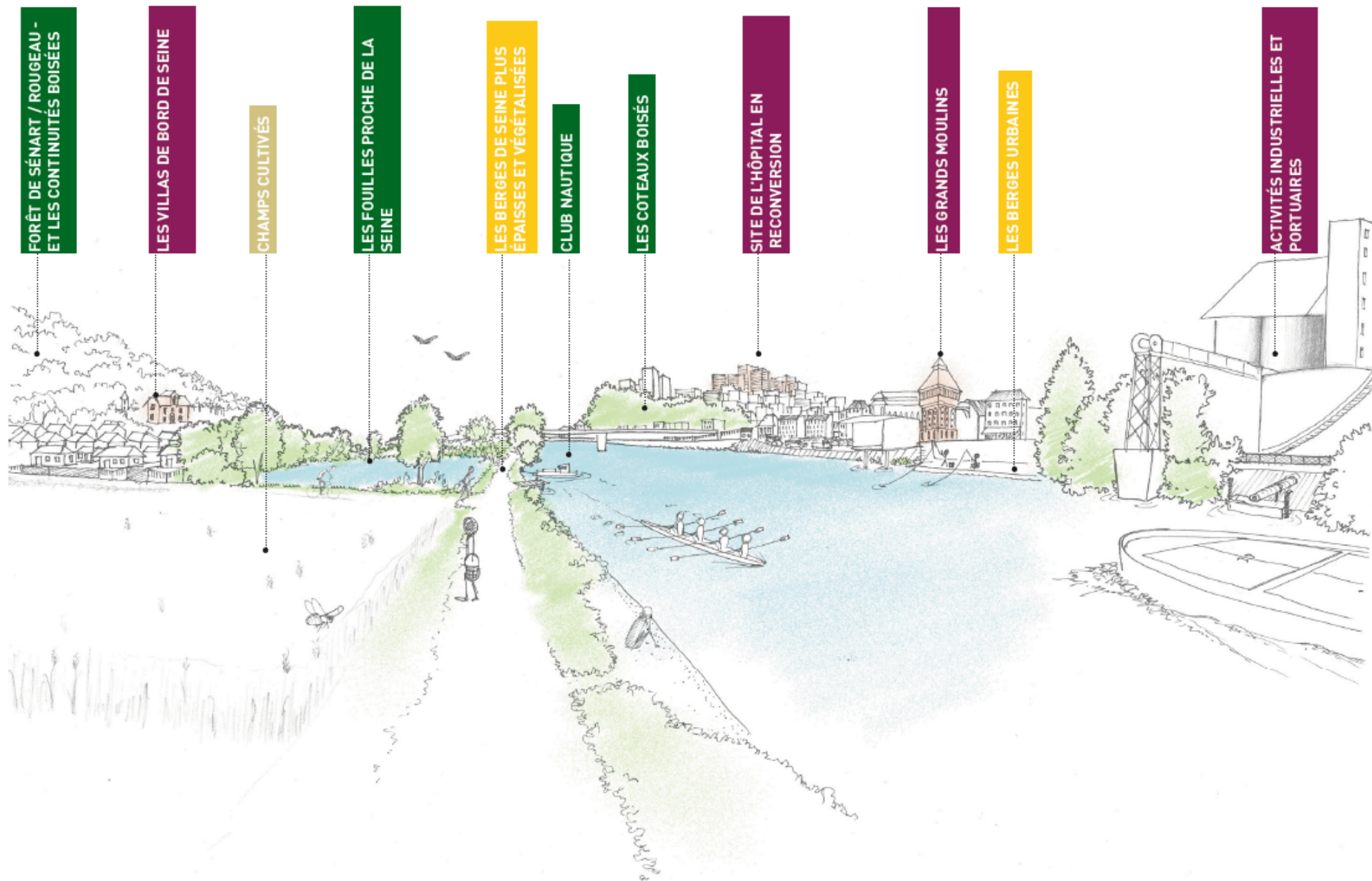


Illustration associant les caractéristiques et la diversité de la séquence de la Seine. Le contraste entre les rives fait l'identité et la singularité du territoire de Grand Paris Sud.

# L'armature paysagère

L'armature paysagère se compose de trois grandes typologies :

- La Seine, ses berges, ses affluents
- Les grands espaces agricoles et forestiers à l'est
- Les chapelets de parcs à l'ouest

Deux lignes de forces parallèles à la Seine marquent le territoire : l'aqueduc de la Vanne à l'ouest et l'allée Royale à l'est.

La Seine est souvent perçue comme une césure entre les deux versants de la vallée.

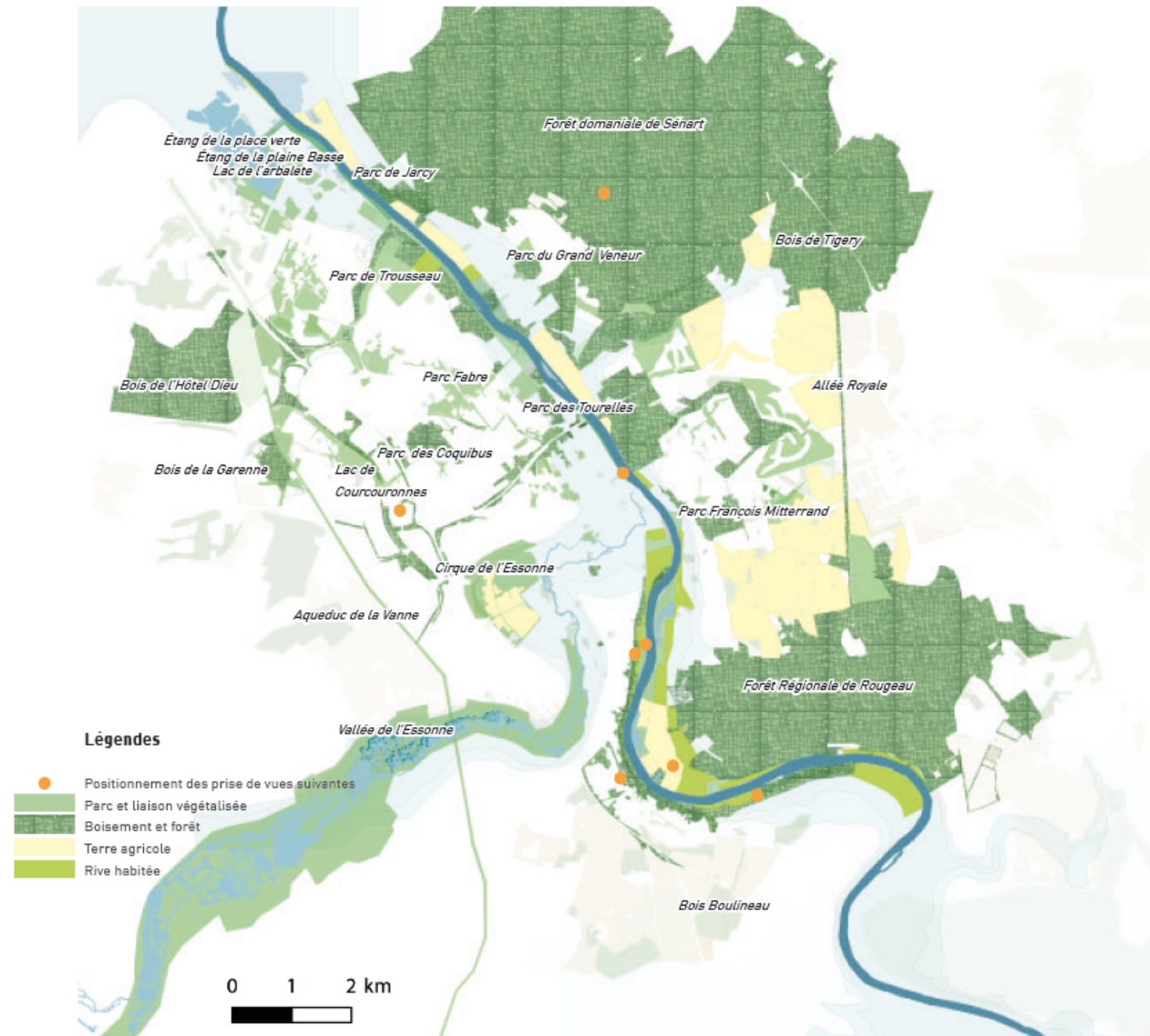
Pourtant, il suffit d'envisager la Seine comme l'élément fédérateur du territoire pour s'apercevoir de la richesse du paysage et de la complémentarité de ces deux rives.

Elle met naturellement en lien la trame des grands parcs urbains à l'ouest aux espaces agricoles et forestiers à l'est.

Elle intègre dans l'épaisseur de ses berges une diversité de milieux et d'ambiances (rives parcs, rives cultivées, rives jardinées) qui définissent et font la singularité du paysage de la vallée.

Le territoire de la Seine dans GPS ne peut pas se qualifier de manière unique et c'est d'ailleurs ce qui en fait un espace difficile à appréhender à première vue. Mais c'est ce qui fait sa richesse, sa singularité. Les points de repères sont rares et les espaces de destination peu lisibles. Ils se découvrent par fragments, en pratiquant le territoire.

Le paysage des berges évolue en conséquence des relations qu'entretiennent les acteurs du territoire avec le fleuve. Il en ressort le sentiment d'une succession d'ambiances particulières qui rythme les parcours. Les richesses de ce paysage résident également dans la qualité des transitions entre toutes ses ambiances.





> Des rives urbanisées aux rives naturelles : différents rapports à l'eau



Berges urbaines



Balcons sur la Seine



> Paysage agricole



> Paysage de friche : Port Darblay  
- station de pompage pour la papeterie

> Des grands parcs urbains aux forêts domaniales



La forêt de Sénart



Berges naturelles



Plages



> Paysage de coteaux boisés



Le parc du lac de Courcouronnes

# Les belvédères et les fenêtres sur le grand paysage de la vallée

La découverte du paysage se fait également par les vues lointaines et les panoramas. Ce sont ces fenêtres qui s'ouvrent sur la vallée et donnent le recul nécessaire pour prendre conscience de la richesse et de la diversité du paysage.

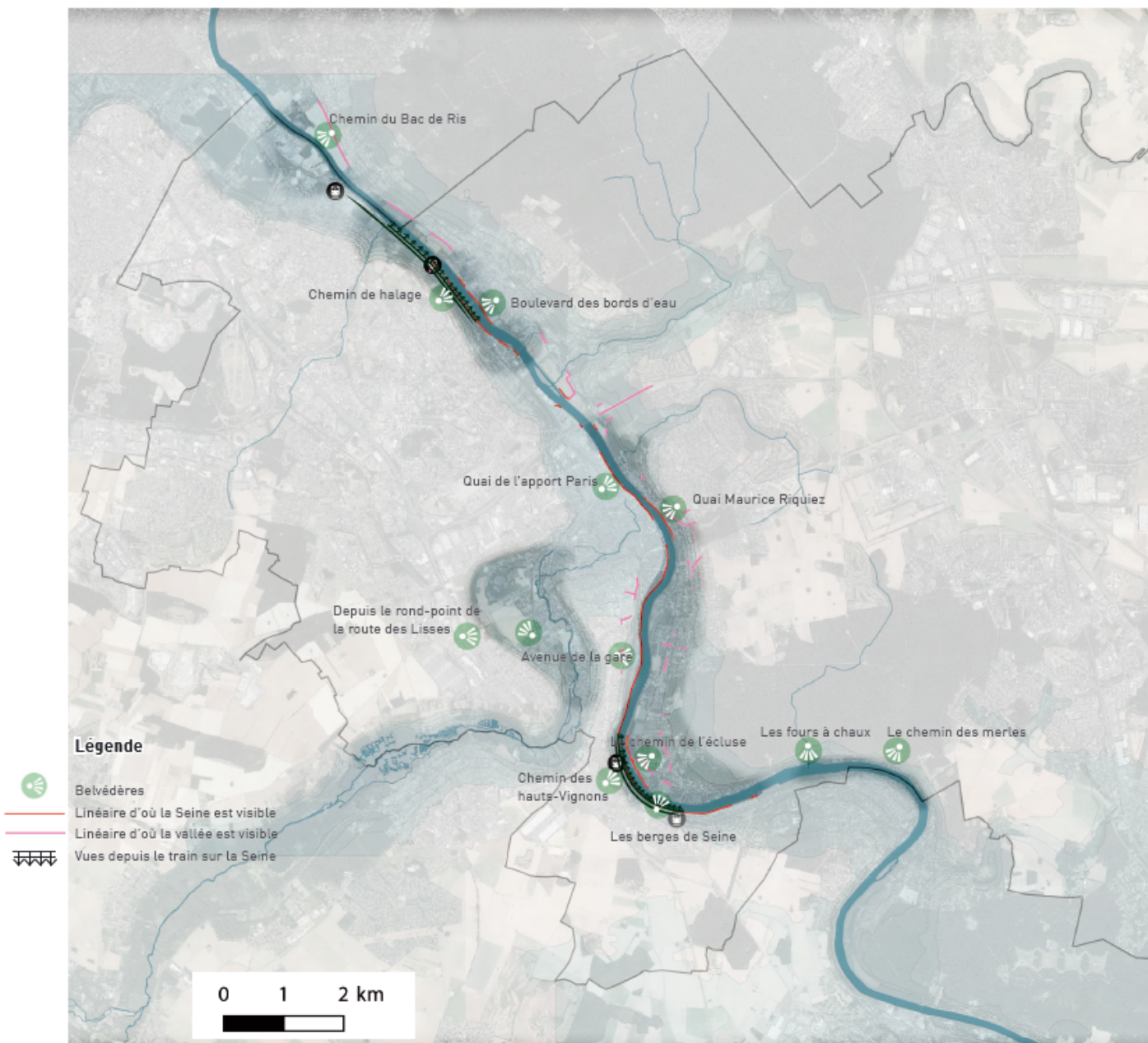
Les hautes berges ne sont pas les seuls balcons sur la Seine.

Les tronçons de berges inaccessibles apparaissent comme des ruptures dans la linéarité du parcours, mais sont des opportunités pour observer différemment le paysage de la vallée.

Ces chemins sont aussi, temporairement, des alternatives en temps de crue pour accéder aux maisons inondées.

Les chemins des coteaux et les parcours parallèles en milieu urbain permettent d'appréhender le paysage dans l'épaisseur. Les promenades sur les berges offrent alors d'autres ambiances (urbaines, boisées, villageoises ...)

Les vues depuis le RER en entrée de territoire offrent également de beaux panoramas sur les berges de Seine. Véritables vitrines sur le territoire, elles marquent les esprits et annoncent la présence de la Seine et de ses aménités.



# Un patrimoine à valoriser

## Le patrimoine bâti

Un patrimoine historique et culturel qui fonde l'histoire du territoire

L'attractivité de la Seine et de sa vallée existe depuis aussi loin que les mémoires le rapportent. La relation que l'homme entretient avec la Seine continue de façonner le paysage au fil du temps. Le patrimoine architectural est une composante du paysage qui n'échappe pas à ce principe et se renouvelle inlassablement.

La vallée porte encore un grand nombre de ces témoignages.

L'accumulation des périmètres de protections au titre des monuments historiques le montre. Plus que des édifices, ils renseignent sur l'histoire et le développement économique, social et culturelle de cette vallée : un lieu de villégiature, une économie qui s'est développée grâce à la Seine (les grands Moulins, les ports, les marchés...)

Or la vallée concentre un patrimoine architectural plus vaste qui ne se limite pas à ce qui est classé. Des éléments forts encore présent, continuent de témoigner de l'histoire et de la relation de l'homme avec le fleuve : ancien pont suspendu d'Évry petit bourg, équipement des anciennes baignades, site de l'ancienne station de pompage de la papeterie, villas des bords de Seine...



Un patrimoine culturel riche, ici l'église de Morsang-sur-Seine



Les grands moulins de Corbeil-Essonnes: un point de repère du territoire



Les traces de l'ancienne activité de la pompe à eaux et la qualité des ouvrages participent au caractère exceptionnel du site. C'est un lieu dont il faut pouvoir raconter l'histoire.



Les vestiges de l'ancien pont suspendu Ici ceux de la rive d'Étiolles. Surprise sur le parcours des berges, Un espace de destination futur ? un belvédère sur la Seine ?

# Le patrimoine naturel

Les paysages de la Seine font également l'objet de mesures de protection. En évolution pour le site inscrit de la Seine, l'ensemble des mesures renseignent sur l'intérêt déjà reconnu de ce territoire et la volonté de le préserver.

Un patrimoine naturel qui s'impose aux populations comme un point de respiration et de loisirs actuels sur et au bord de l'eau : l'exemple de la baignade et des îles de loisirs

À une échelle plus fine, les lieux révèlent bien plus d'activités et d'appropriations que la simple promenade. Les pratiques informelles (baignades, pique-nique, feux de camps) démontrent l'appropriation des berges par les habitants et les visiteurs. Il faut cependant se poser la question de la sécurité voire de l'impact de ces pratiques sur les écosystèmes parfois fragiles.

Les plages naturelles sont des pépites paysagères connues des locaux et fréquentées pour les baignades et les feux de camps. Ces lieux fragiles et rares ne seraient pas adaptés à une fréquentation plus forte, pourtant ils font partir des richesses insolites de ce territoire.



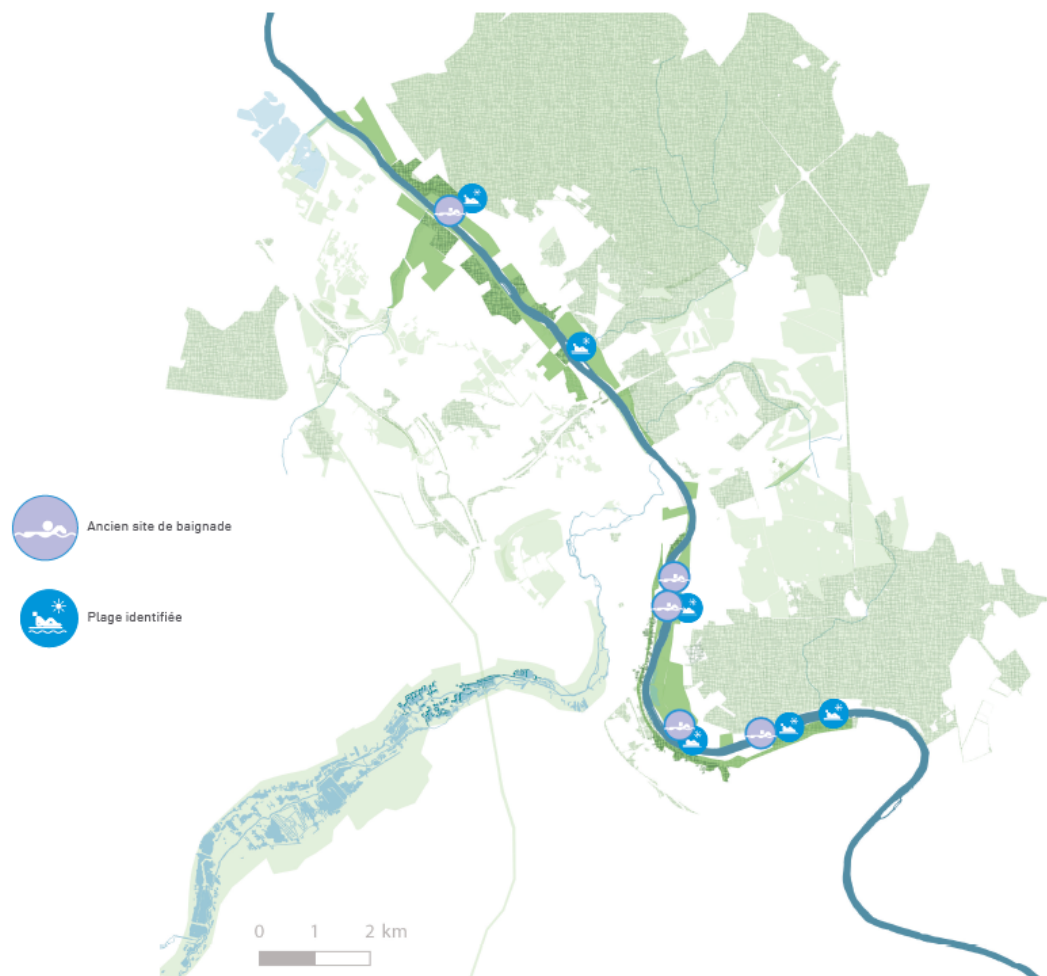
Plage de Saintry-sur-Seine.



Plage au Coudray-Montceaux.



Ancienne baignade de Ris-Orangis : projet de rénovation en cours.



Sur la question des baignades, un projet est mené par le CAUE à l'échelle de la région pour identifier des lieux adaptés à cette pratique et y proposer des équipements (retrouver la Seine en Essonne)

# La desserte de l'axe Seine

## Les transports en commun

En rive gauche, le RER D se divise en deux lignes :

- La « ligne de la vallée », en direction de Melun, qui longe la Seine, et dont les gares sont situées à proximité immédiate des berges.
- La « ligne du plateau », en direction de Malesherbes, qui dessert les principales polarités du territoire (centre de Grigny, ZA du Bois de l'Épine, centre administratif et économique d'Évry, Bras de Fer...)

Les gares de la vallée sont des portes d'entrées sur le territoire trop discrètes. Venir en RER en passant par la Gare de Ris-Orangis est l'une des plus belles façons de découvrir la Seine. Depuis les trains, les vues sont tournées sur le fleuve et offrent une position d'observation unique dans la vallée.

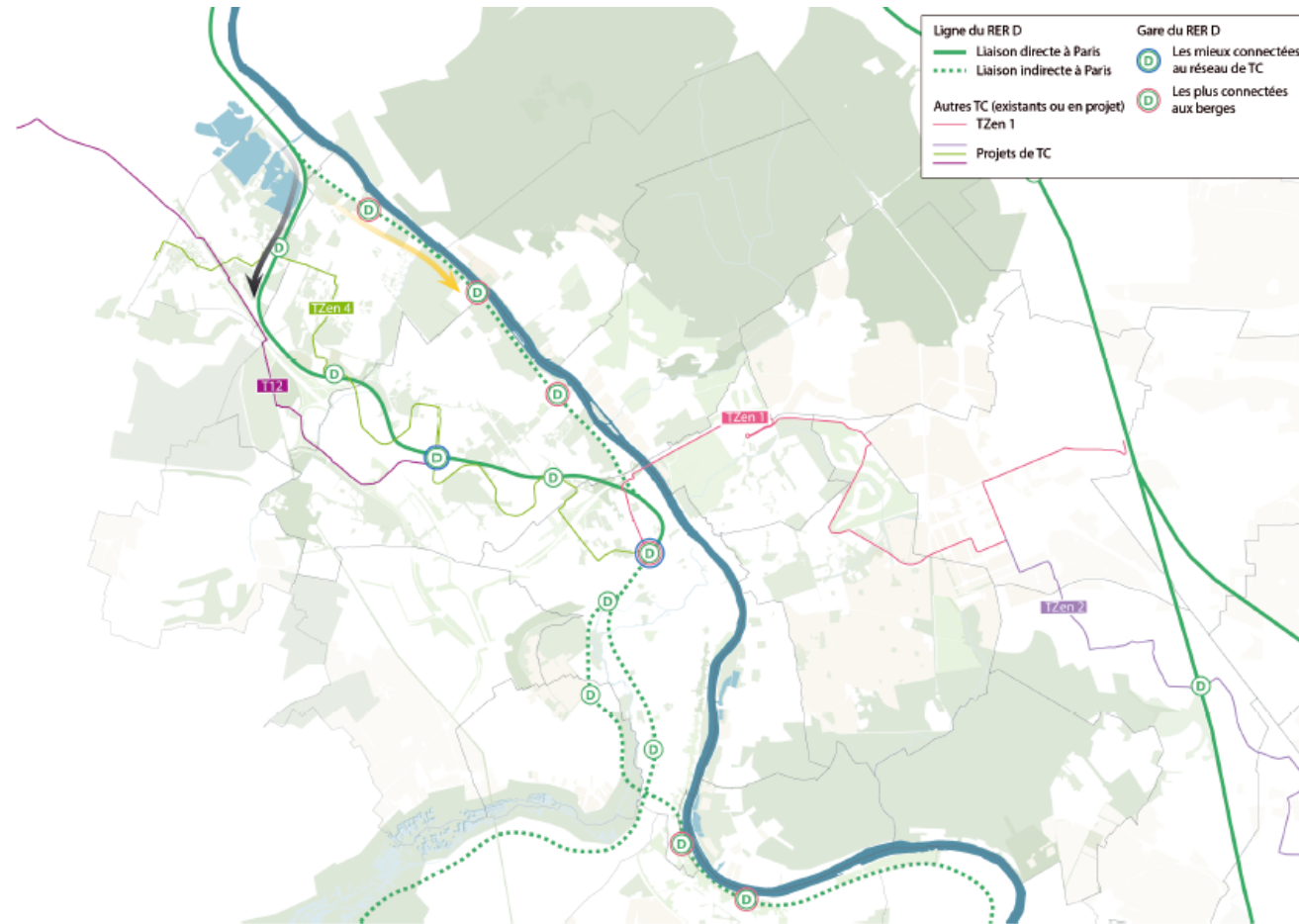
Malheureusement, depuis les gares, le fleuve n'est plus visible.

Comme à la gare de Grand-Bourg, la potentielle entrée directe sur la berge de Seine depuis le RER D n'est pas valorisée ni même signalée.

Réciproquement, nous ne percevons pas les gares depuis la Seine. Il ne reste dans le paysage que la lourde infrastructure ferroviaire qui semble inaccessible, agissant comme une fracture dans le territoire.

Le rapport à la ligne de chemin de fer est parfois contraignant.

Véritables murs, ils fragmentent les paysages et rendent plus difficiles les liens entre les plateaux et la Seine. Pourtant, des tunnels, des passages à niveaux et des chemins de traverse existent mais ils sont peu identifiés et peu engageants.



# Le réseau routier

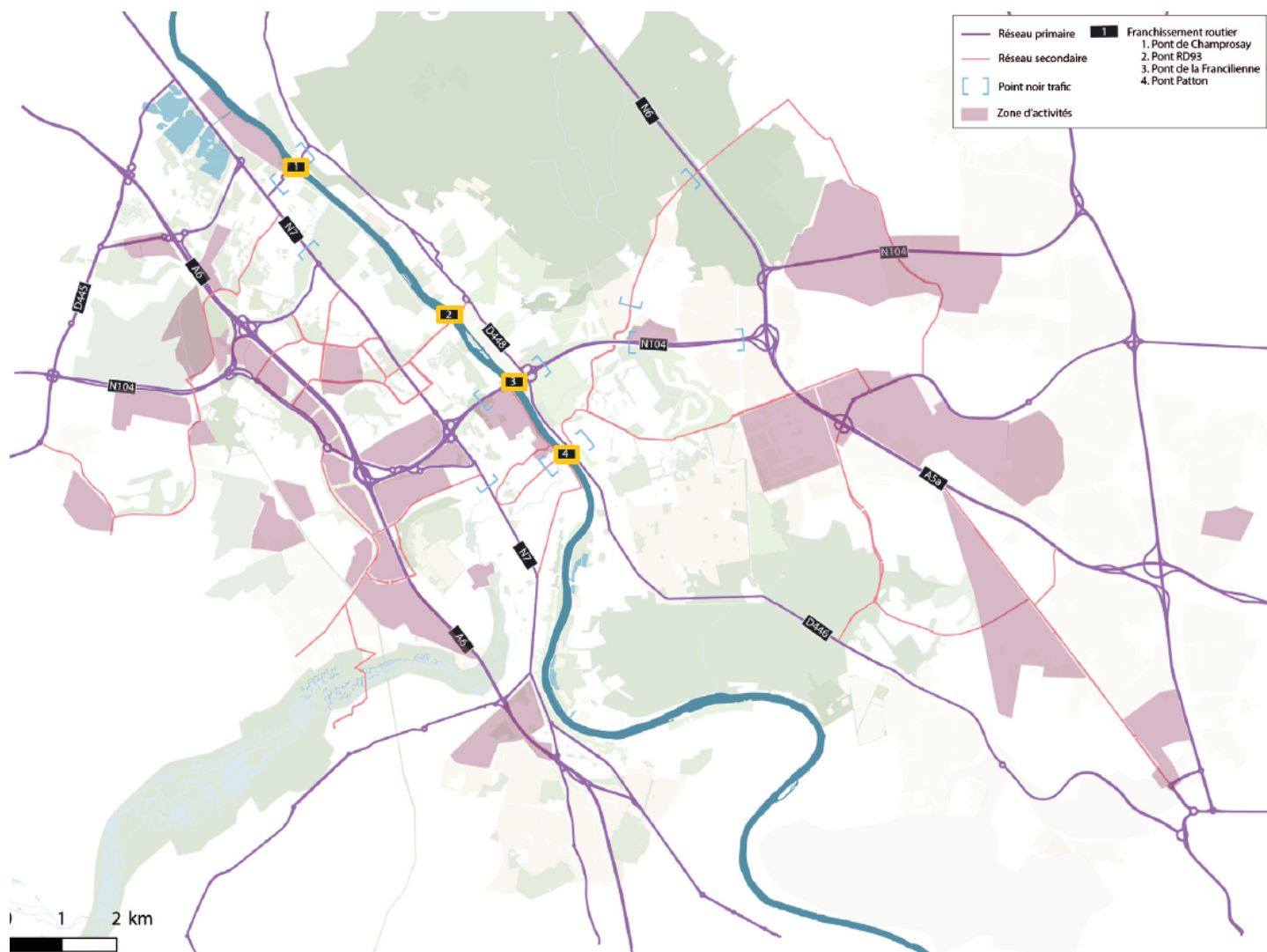
La desserte routière du territoire est particulièrement riche en grandes infrastructures : A6, A5, N6, N7 et N104. Ces axes, et en particulier les nationales, concentrent par ailleurs de nombreuses zones d'activité.

Ce réseau primaire est complété d'un réseau secondaire (départementales et voies de grands gabarits), particulièrement riche en rive gauche sur le plateau, et historiquement lié à l'urbanisation de la ville nouvelle d'Évry.

4 points de franchissements routiers existent sur la Seine, dont un n'est accessible qu'aux véhicules motorisés (pont de la francilienne (4 sur la carte)).

Cette suprématie des impératifs routiers sur l'échelle locale se fait ressentir de deux façons sur le territoire des berges :

- Sur le partage de l'espace et la sécurisation des flux doux lors des séquences plus urbaines : par exemple, malgré le réaménagement de la voirie et l'inclusion d'une bande cyclable entre la N104 et le pont de Corbeil-Essonnes, la sortie de la nationale et la forte fréquentation des poids lourds continuent de rendre cette section peu sécurisante pour les modes actifs.
- Sur les autres sections de partage de voirie entre les véhicules et les modes doux (rives jardinées par exemple) : le trafic étant moins dense, le sentiment d'insécurité est plus faible même si des indications de voies partagées ou des pistes cyclables permettraient de mieux organiser le partage des voies.

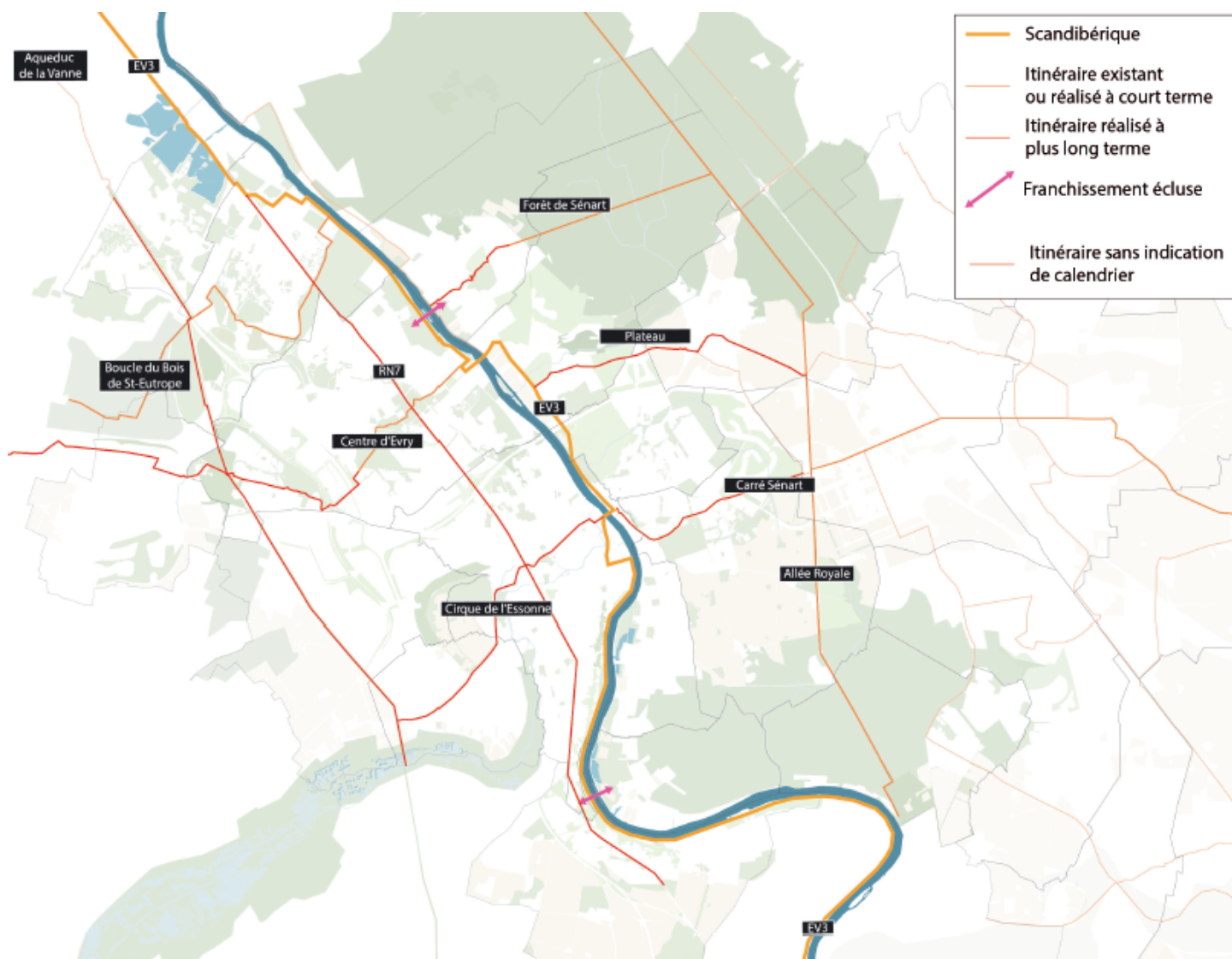


# Les modes doux

Le plan vélo s'articule autour de 3 axes longitudinaux : la Scandibérique (berges de Seine), l'Allée royale (et son prolongement dans la forêt de Sénart) et l'Aqueduc de la Vanne.

Cette trame cyclable offre un triple intérêt :

- La Scandibérique devient la colonne vertébrale du réseau, en s'appuyant sur le lit majeur de la Seine,
- Les deux autres axes (aqueduc et allée royale) offrent des itinéraires complémentaires sur le plateau, qui permettent d'envisager des principes de boucles à grande échelle tout en favorisant le déplacement du plus grand nombre à l'échelle locale.
- Les itinéraires transversaux permettent un rabattement vers la Seine, en inscrivant les berges dans leur épaisseur et en reliant les principaux points d'intérêt du territoire. Ils répondent à la fois à des enjeux touristiques, de loisirs, que ceux fonctionnels (liaisons pendulaires).



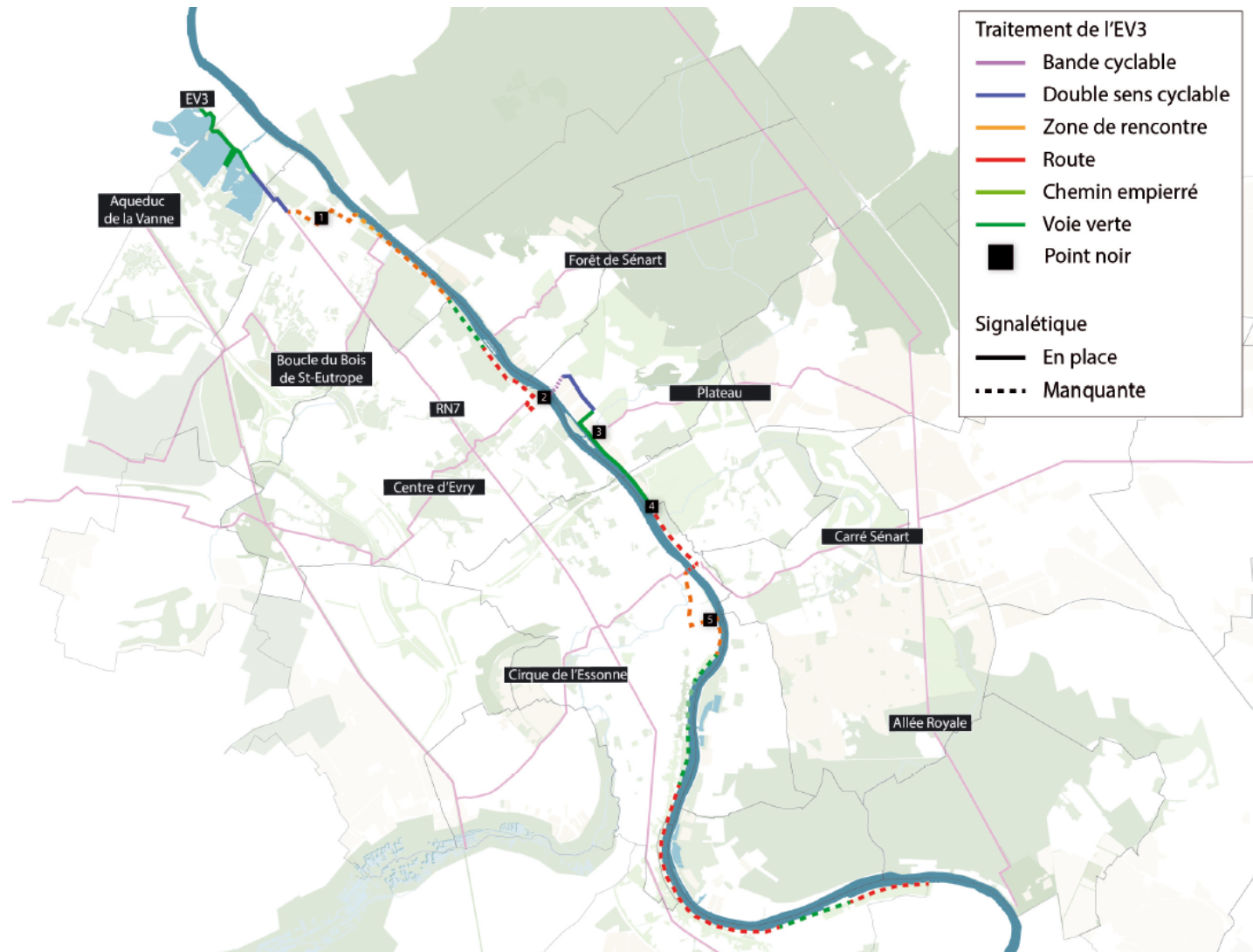
## Zoom sur la Scandibérique :

Sur la majeure partie du territoire de Grand Paris Sud, la Scandibérique est tracée en rive gauche.

Entre le pont d'Évry et le pont de Corbeil-Essonnes, les emprises industrielles en rive gauche imposent un tracé en rive droite, en particulier le long de la RD 448.

D'une façon générale :

- À terme, l'itinéraire devrait bénéficier d'aménagement dédié sur la quasi-totalité de son tracé. Ce n'est aujourd'hui pas le cas, et certains passages ne sont pas sécurisés (voir points noirs),
- Le jalonnement n'est pas présent sur la majeure partie de l'itinéraire. À noter que le plan de jalonnement est en cours.
- Le tracé est destiné avant tout aux touristes et aux activités de loisirs. Il n'est pas forcément adapté aux liaisons utilitaires, en particulier au niveau de l'itinéraire provisoire des Lacs de l'Essonne.

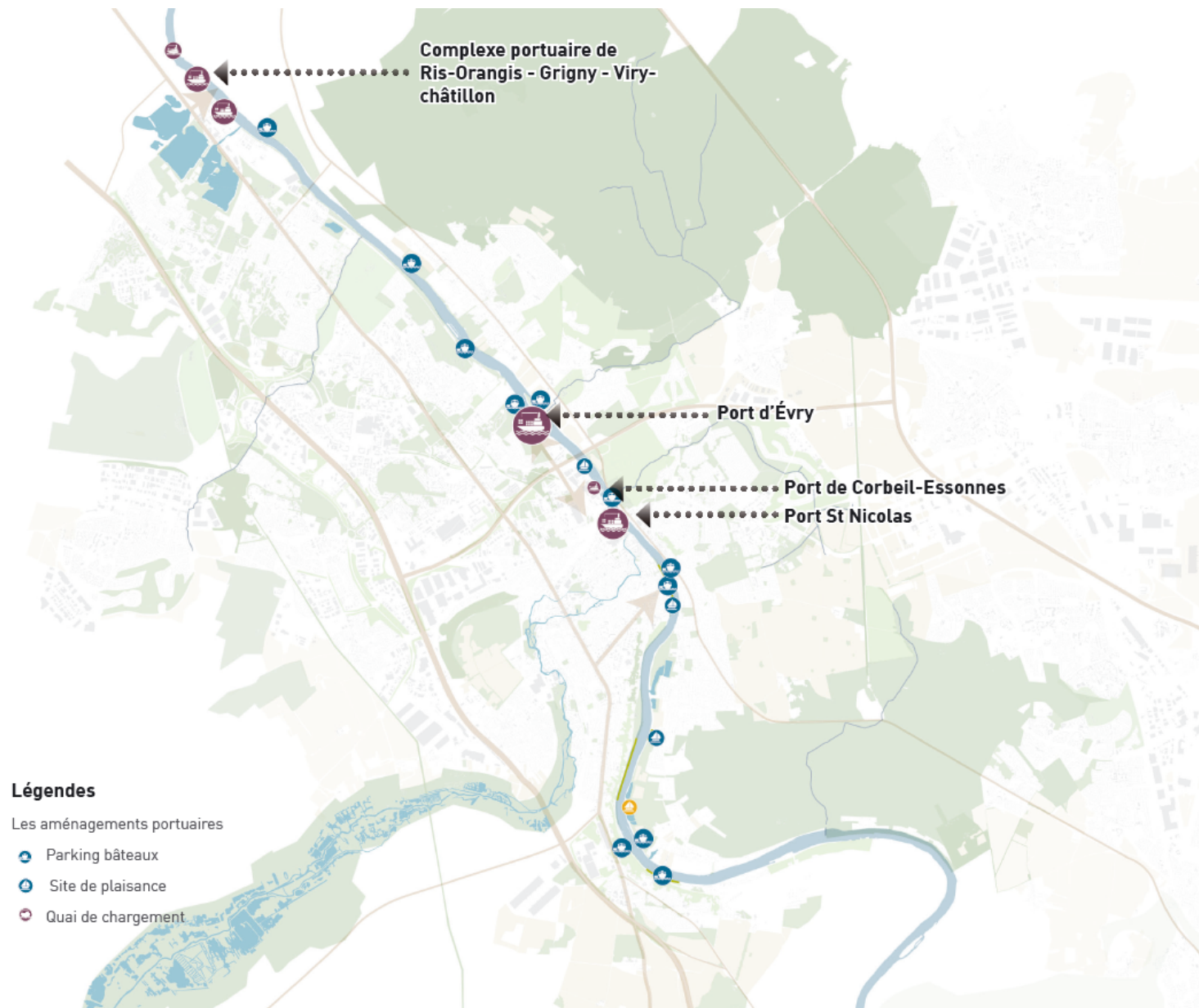




# L'activité fluviale

## L'activité portuaire

La dynamique des ports de Grand Paris Sud, est influencée par le transport de matériaux très lourds. Ils disposent de routes départementales balisées et adaptées aux convois exceptionnels. C'est un formidable carrefour pour l'acheminement de masse. Néanmoins, le développement est contenu à GPS en raison de l'activité de la plateforme multimodale de Montereau-Fault-Yonne et Bonneuil-sur-Marne. Les ports de GPS sont également dans un environnement contraint : des accès routiers limités, des zones d'habitats proches, de faibles potentiels d'extension, ou des contraintes environnementales (terrains pollués, prises d'eau potable, ...).



### Grigny :

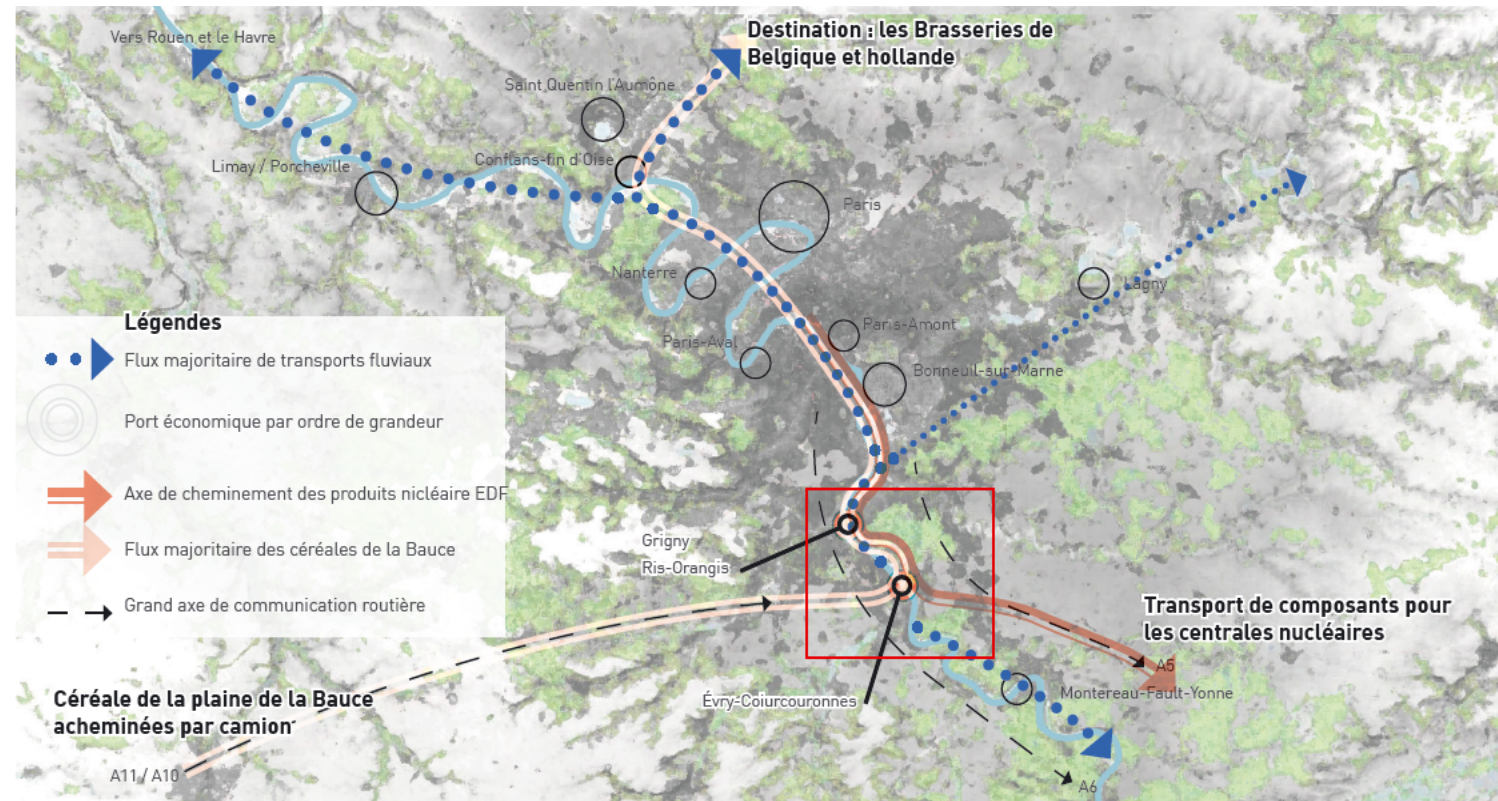
Le port a réalisé un peu plus de 152 000 tonnes en 2017, à près de 100% de produits agricoles. Il s'agit d'une zone d'industries assez lourdes avec stockage de céréales et d'hydrocarbures. Il existe un PPRT dont le zonage impacte un secteur assez large dont une station RER. Il y aurait un potentiel de développement en améliorant les accès routiers, mais cela accroîtrait les risques dans le PPRT, ce qui n'est pas souhaitable.

### Corbeil-Essonnes :

Port De Paris est le gestionnaire de la quasi-totalité des berges qui comprennent deux ports. Au port principal de Corbeil-Essonnes (à l'amont), le trafic 2017 s'élevait à 258 000 tonnes. Il s'agissait majoritairement de produits agricoles et de produits du BTP. Un peu à l'aval, au port de Corbeil Apport Paris, le trafic en 2017 s'établissait à 64 625 tonnes, à 100% en produits agricoles. En arrière de ce dernier, on note une vaste zone d'activité, dont le foncier est privé. Le linéaire de berges est largement tourné vers le transport, même si les accès terrestres sont parfois limités. Le port sert de relais à un grand céréalier dont les silos principaux sont à Étampes et qui transfère sur ce port les produits à destination des zones du nord de l'Europe (Belgique, Pays-Bas...). En revanche, l'industriel (sidérurgiste) présent sur le site décharge sur Évry, où les infrastructures sont plus adaptées à la nature de leurs produits.

### Évry :

C'est un port qui fonctionne bien (du point de vue du trafic fluvial) et sur lequel un projet de rénovation et de réaménagement est en cours (4,6 ha). En 2017, il a réalisé près de 300 000 tonnes, principalement en produits métallurgiques pour plus de 200 kt. Les produits du BTP viennent en seconde position avec près de 88 kt. Pour améliorer sa desserte, la route a été déplacée. Les terrains sont occupés par une centrale à béton, le terminal conteneur (il n'y a plus de navette fluviale régulière en 2018) et une entreprise de sidérurgie qui y fait transiter ses bobines d'acier. C'est un port actuellement sous employé. Le développement du trafic via le terminal conteneur avait bien commencé, mais la chute des prix du pétrole a fait qu'il n'est plus concurrentiel par rapport à la route. La desserte peut être directe et sans rupture de charge depuis Gennevilliers, mais la hauteur des ponts en traversée de Paris nécessite de limiter la hauteur des conteneurs chargés, ce qui limite les capacités d'emport et donc augmente le coût du transport..



# Le tourisme fluvial

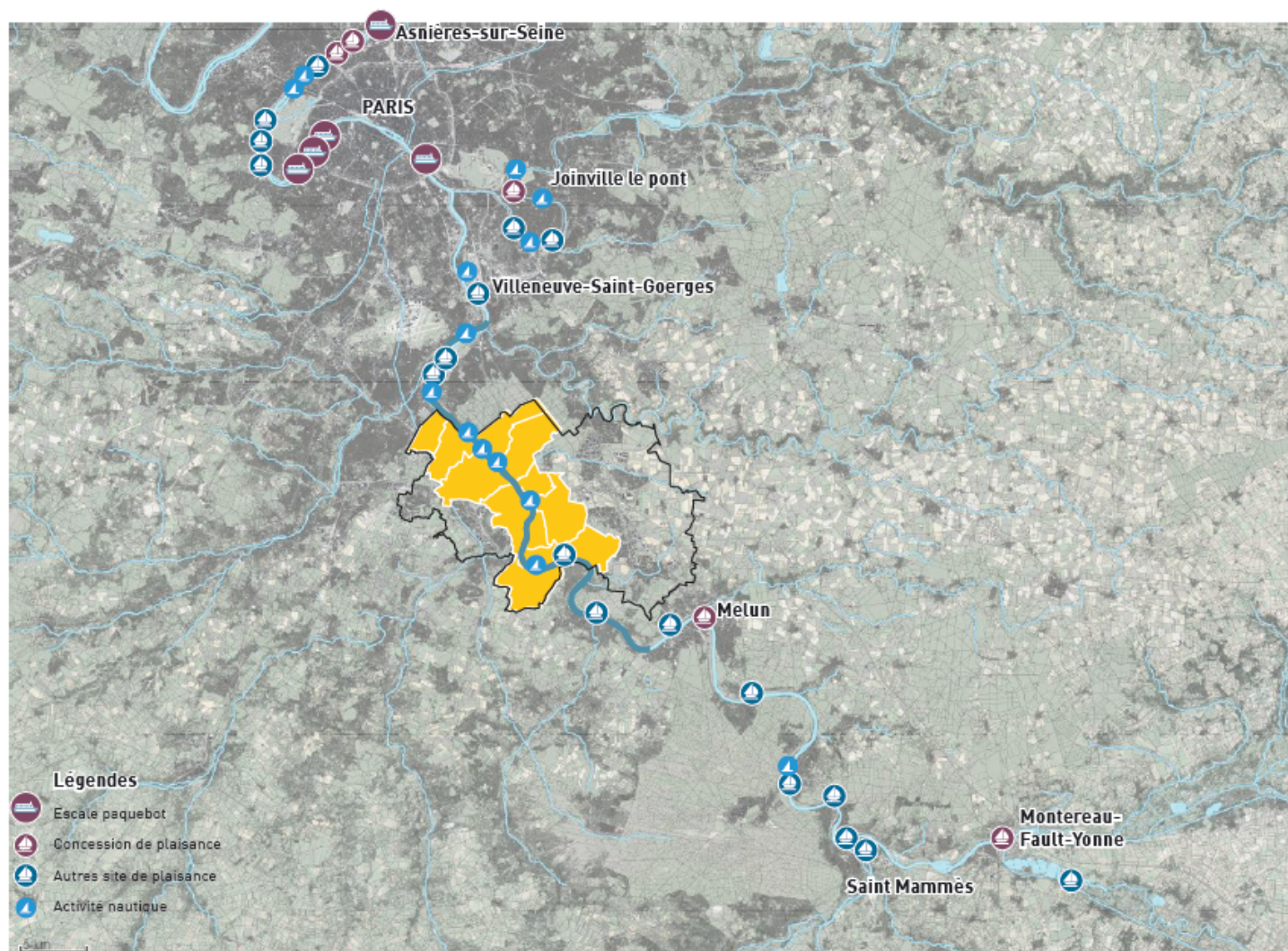
Le territoire fluvial Grand Paris Sud est « pressé » entre deux ports de plaisance structurants sur l'axe Seine, St Fargeau-Ponthierry au Sud et Draveil (Port aux cerises/île de loisirs) au Nord.

Le territoire Grand Paris Sud ne présente pas d'offre de stationnements de plaisance fluviale.

L'ancienne halte nautique de Corbeil-Essonnes n'est plus en service (vétusté des équipements et services inexistants).

Le principal point de comptage du territoire Grand Paris Sud est le franchissement de l'écluse de Le Coudray-Montceaux. Si l'on se réfère aux trafics des années 2017-2018, on constate l'évolution suivante à l'écluse de comptage qui tient compte d'une catégorisation de l'activité professionnelle d'une part et l'activité individuelle d'autre part. Pour positionner la fréquentation du territoire du Grand Paris Sud et établir des comparaisons de flux avec les territoires voisins du bassin de la Seine, on retiendra également les trafics aux écluses de St Maurice à l'embranchement de la Marne; de Port à l'Anglais sur la Seine; de Varennes à l'embranchement de la Petite Seine et de l'Yonne (trafic 2018 uniquement).

Autour de Paris, on constate une concentration de trafic plaisance privée. Globalement, on assiste à une baisse du trafic plaisance.



Écluse	Plaisance privée et location		Plaisance professionnelle (bateaux promenades+bateaux hôtels+paquebots fluviaux)	
	2017	2018	2017	2018
Le Coudray-Montceaux	1109	951 -14.2%	68	56 -17.6%
Varennes		630		14
Port à l'anglais	1422	1380 -0.3%	247	223 -9.8%
St-Maurice	1087	1130 +4%	190	200 +5.2%

**Direction de la  
Prospective  
et de  
l'Observation  
territoriale**