MAIRIE DE PARIS

Secrétariat Général de la Ville de Paris - Mission berges de Seine
2011 SG 195 : Aménagement des berges de Seine
Compte-rendu de l'enquête publique, déclaration de projet et avis favorable à la poursuite de l'opération

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de reconquête des berges de la Seine, qui constitue l'une des « 110 initiatives pour la métropole », vise à reconquérir et embellir le centre historique de la cité en redonnant à tous les Parisiens, Métropolitains et Visiteurs un accès au fleuve, en libérant et en partageant de l'espace au profit des piétons, tout en offrant de nouvelles activités.

Je vous rappelle les objectifs que vous aviez approuvés pour cette opération lors de la séance des 5 et 6 juillet 2010:

- **rendre les berges aux piétons**, faciliter les accès au fleuve et mieux relier les deux rives, mettre en œuvre une continuité des parcours piétons et cyclables le long de la Seine, améliorer la sécurité des déplacements,

- **développer et diversifier les usages**, en offrant des activités sportives, culturelles, citoyennes, économiques liées à la nature et au fleuve et en trouvant des modalités de gestion afin que le plus grand nombre puisse bénéficier des activités proposées,

- **valoriser ce site unique**, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité, porteur de l'identité de Paris, en développant l'intégration urbaine et paysagère, en supprimant l'aspect autoroutier des berges rive gauche et rive droite et de leurs abords, en offrant un paysage nouveau réconciliant la ville et son fleuve,

- **renforcer la continuité écologique de la Seine et ses abords**, dans le cadre des orientations définies par le PADD qui prévoit la mise en valeur de la Seine et la préservation de la biodiversité.

Ce projet a donné lieu à une vaste et riche phase de concertation préalable, engagée en application de l'article L.300-2 du code de l'Urbanisme, qui avait débuté en juillet 2010, avait donné lieu à la tenue de plus de 20 réunions publiques et s'était achevée le 30 novembre 2010 par une réunion publique à l'échelle métropolitaine à Docks en Seine, présidée par le Maire de Paris, en présence de plusieurs élus de la métropole, au premier rang desquels Jacques JP Martin, président de Paris Métropole.

Le projet d'aménagement des berges a été enrichi des nombreux avis et idées formulés lors de cette phase de concertation, qui avait permis d'associer à l'élaboration du projet toutes les personnes concernées, à

l'échelle métropolitaine, selon un dispositif allant au-delà des pratiques habituelles, et en recherchant aussi la participation de certains publics généralement absents des processus de concertation (notamment les jeunes et les enfants, à travers divers ateliers).

Au total et tous supports confondus (registres, forums, fiches de contribution, prises de parole en réunion), ce sont près de 2300 contributions qui avaient enrichi la concertation et plus de 3200 avis qui avaient été formulés.

Au premier rang des nombreuses attentes exprimées figuraient la promenade, les loisirs et la détente tout au long du fleuve. Le simple fait de pouvoir redécouvrir ce site, de profiter en toute quiétude de ces espaces et paysages en bord de fleuve avait été mis en avant de façon majoritaire. Les demandes variées d'activités traduisaient également une exigence de diversité avec pour corollaire une dimension intergénérationnelle, pour satisfaire le plus grand nombre. Dans un cadre dont le caractère exceptionnel avait constamment été souligné, on avait retrouvé autant de suggestions relatives au développement d'activités sportives, que d'autres plus liées à l'eau, à la mise en valeur du paysage et de la nature, à l'aménagement de lieux de fête et vie nocturne, au développement économique, au renforcement de la fonction du fleuve de transport des personnes et des marchandises.

Par délibération 2011SG15 des 7 et 8 février 2011, vous avez approuvé le bilan de cette concertation préalable et arrêté les caractéristiques du projet d'aménagement des berges de Seine en vue de sa présentation à l'enquête publique et qui sont rappelées ci-après.

Des principes à la fois ambitieux et responsables ont été retenus pour l'aménagement des berges de Seine reposant sur une transformation en boulevard urbain de la voie express Georges Pompidou en rive droite et une fermeture totale à la circulation des berges basses de la rive gauche, entre le pont Royal et le pont de l'Alma.

Une variante maximaliste qui aurait consisté à supprimer totalement la circulation motorisée sur les berges basses de la rive droite et de la rive gauche de la Seine a été écartée en raison de ses conséquences jugées trop pénalisantes en termes de reports de circulation pour être mise en œuvre sans aménagements préalables.

En remontant la rive droite, le projet comprend les interventions suivantes:

- avenue de New-York, au droit de la passerelle Debilly :
  - créer une traversée piétonne en surface équipée de feux tricolores ; créer une piste cyclable côté bâti, afin d'assurer la continuité cyclable du pont de l'Alma vers le pont d'Iéna.

- sur le quai des Tuileries au droit de la passerelle Léopold Sédar Senghor:
  - créer une double traversée piétonne protégée par feux sur chaussée reliant le niveau haut de la passerelle Sedar Senghor avec les deux entrées du jardin aujourd'hui fermées, qui seront rouvertes en journée,
  - rationaliser les flux de véhicules cisaillant dangereusement les files entre la sortie du tunnel Concorde et l'entrée du tunnel Tuileries en réorganisant les voies de circulation,

- sur la voie Pompidou entre le square de l'Hôtel de Ville et le port Henri IV:
  - créer quatre traversées protégées par des feux tricolores pour apaiser la circulation et favoriser l'accès au fleuve pour les piétons,
  - recalibrer la chaussée de 7 à 6m de large afin d'offrir les conditions d'une promenade piétonne confortable par l'élargissement du bord de quai avec reprise des matériaux sur plus d'un km et la transformation des marches rencontrées sur le parcours par des rampes accessibles à tous ;

Un traitement paysager de qualité, en fond de quai principalement, sur l'ensemble du linéaire, et dans le cadre de la rénovation du square de l'Hôtel de Ville et favorisant la biodiversité sera mis en œuvre. Des

activités économiques seront notamment développées par Ports de Paris avec la reconversion de la Maison des Célestins, qui fait l'objet d'un appel à projets pour l'installation d'une activité de restauration, et la commercialisation de nouveaux emplacements sur la Seine pour des bateaux stationnaires à des fins d'activités et loisirs. De nouvelles escales de transport de passagers sont également envisagées.
Le projet comprend également l'aménagement intérieur d'une galerie technique en un passage confortable permettant de relier le port Henri IV avec le bassin de l'Arsenal.

Rive gauche, la fermeture des quais bas à la circulation entre le pont Royal et le pont de l'Alma permet d'offrir un parcours piéton et cycliste continu sur un linéaire de 2,3km.

Les aménagements prévus offriront au plus grand nombre un espace de 4,5 hectares.

Deux projets innovants prendront place aux extrémités du secteur : un emmarchement au port de Solférino, au droit du musée d'Orsay, et un jardin flottant, l'archipel, au port du Gros Caillou à proximité du pont de l'Alma.

Les voies sur berges basses sont débarrassées de l'ensemble des équipements routiers (rambardes, glissières, signalisation…). Les quais hauts font l'objet d'aménagements de surface (recalibrage, réorganisation de voies…) pour accompagner le report de trafic automobile depuis les berges basses vers les berges hautes et aménager des itinéraires cyclables. Le quai haut Anatole France sera élargi à trois files de circulation (aujourd'hui il en compte 2) sur une centaine de mètres précédant le carrefour du pont de la Concorde. Cette troisième file offre une capacité supplémentaire de trafic pour éviter tout risque de congestion en amont et répondant aux demandes de la Préfecture de Police. En outre un plan de gestion coordonnée des feux sera développé depuis la place St Michel pour pouvoir réguler au mieux l'ensemble du quai.

Un certain nombre de requalifications ponctuelles de voirie sont opérées, en particulier au niveau des carrefours de tête de ponts.

Des usages variés principalement tournés vers le sport, la nature, la culture, sont rendus possibles, accessibles à tous, en retenant le principe d'aménagements légers, réversibles, adaptés aux usages et à la saisonnalité, avec l'idée de préserver des espaces de détente et de convivialité, libres de toute programmation. Cette option règle également la question des crues et des inondations, les installations étant démontables, y compris l'emmarchement.

De plus, l'aménagement des berges de Seine vise à répondre à des enjeux économiques de premier plan, en libérant et en rendant accessible un linéaire de quai permettant, pour Ports de Paris, le développement des fonctions de transport de personnes et de marchandises, la commercialisation de nouveaux emplacements sur la Seine pour des bateaux stationnaires à des fins d'activité et de loisirs.

Le projet retenu a pour objectif de favoriser l'intégration et la cohabitation des escales et des ports avec la vie urbaine, de la mixité des usages et de la mise en valeur de la façade fluviale.

Ainsi, différents espaces rythment les 4,5 ha de berges reconquises :

Au port de Solferino

- un pôle culturel et événementiel support à des manifestations ponctuelles sur un espace public aménagé pour permettre des occupations temporaires;

Au port des Invalides-Alexandre III

- un pôle culturel et festif, espace de rencontres intergénérationnelles, animant de jour et de nuit le site, en particulier autour du pont Alexandre III, dont la culée fait l'objet d'un projet spécifique ;

Au port du Gros Caillou

- un pôle sportif et ludique avec la programmation d'activités différentes selon les saisons, selon les jours de la semaine, ouverts à différents types de publics, incluant les scolaires;
- un pôle dédié à la nature et à l'environnement, offrant un lieu pédagogique de découverte et de rencontre, notamment autour de l'archipel, visant la préservation des milieux naturels;

Sur l'ensemble du linéaire

Le développement d'activités économiques permanentes ou temporaires sera favorisé telles restauration, salons, économie sociale et solidaire….

L'esprit du projet est adapté au contexte exceptionnel du site de la Seine, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, qui sera révélé par de nouveaux usages bien plus que par des travaux lourds qui figeraient l'espace. Sa qualité s'impose avec ses grandes perspectives, son patrimoine architectural et historique remarquable composé de ponts et bâtiments qui bordent les quais. La dimension culturelle est particulièrement importante et les berges sont perçues comme un itinéraire permettant d'accéder aux musées qui bordent la Seine mais aussi comme un espace public propice à des expositions de plein air, à la pratique des arts de la rue ou à des spectacles de théâtre, musique, danse, cirque ou cinéma.

Ces activités s'organiseront dans le cadre d'une programmation exigeante, qui sera élaborée et mise en œuvre par l'équipe pluridisciplinaire récemment désignée (Artevia – Franklin Azzi Architecture – Bureau Bas Smets – Association Lille 3000), qui présente des compétences en architecture, en paysage, en ingénierie culturelle ainsi qu'en matière de programmation et production y compris régie et médiation.

L'exploitation du site s'appuiera naturellement sur des aménagements qui devront être prévus dès l'amont, tels des sanitaires, des stations Vélib', un éclairage public adapté et des fontaines à boire. La gestion du site intègrera tous les services de propreté et de sécurité nécessaires à un lieu de forte fréquentation.

Coût et calendrier du projet

Le coût prévisionnel des travaux d'aménagement est évalué à 35 M€ au stade de l'établissement du dossier d'enquête publique et dont la ventilation actualisée se décompose comme suit:

- 12,4 M€ pour les travaux de voirie et d'accessibilité PMR sur les deux rives
- 8,6 M€ pour l'archipel,
- 2,0 M€ pour la végétalisation et les espaces verts, sur les 2 rives,
- 2,5 M€ pour l'emmarchement
- 6,8 M€ pour les réseaux, équipements et locaux techniques (sanitaires, passage Arsenal…)
- 2,7 M€ pour les études transversales et de coordination, et la provision pour aléas

Le budget estimé pour le fonctionnement du site est fixé à 5M€ annuels.

L'ouverture du site au public est prévue pour la fin juillet 2012.

Contexte institutionnel du projet

La mise en œuvre de ce projet implique un partenariat étroit entre la Ville de Paris et un grand nombre d'acteurs institutionnels, qui ont été associés à son élaboration dès la concertation initiale et les premières études. Il s'agit notamment de :

- la Préfecture de Paris, et des services de l'Etat placés sous son autorité sur les aspects réglementaires, enquête publique, dossier loi sur l'eau, autorisations au titre du code du patrimoine et de l'environnement et évaluation des impacts en matière de circulation ;
- les Architectes des Bâtiments de France, en lien avec le ministère de la culture et l'UNESCO s'agissant du caractère patrimonial du site;
- la Préfecture de Police pour les sujets relatifs à la sécurité, à l'accessibilité et à la circulation ;

- Ports de Paris, s'agissant des conditions d'occupation et de gestion des berges, Ports de Paris étant le propriétaire foncier des berges de la Seine ;
- Voies Navigables de France, s'agissant de la police de la navigation de la Seine et de la sécurité des futurs établissements flottants ;
- le STIF, la SNCF, et la RATP pour les thématiques relatives aux offres de transports en commun ;
- l'établissement public du Musée d'Orsay, l'établissement public du Musée du Louvre, le Musée d'Art moderne de la Ville de Paris, le Palais de Tokyo pour les travaux réalisés aux abords de ces établissements et des connexions possibles dans le cadre de la future programmation du site;
- l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, pour les sujets relatifs à l'amélioration des milieux naturels aquatiques et au renforcement de la biodiversité ;
- les collectivités locales : Région, départements voisins, Paris Métropole et communes voisines.

Le projet de délibération qui vous est soumis aujourd'hui a pour objet de vous rendre compte du résultat de l'enquête publique sur le projet de reconquête des berges de Seine.

Après avoir exposé le déroulement de cette enquête publique, je vous propose de vous prononcer sur les suites à donner aux réserves et recommandations émises par la commission d'enquête, accompagnant son avis favorable.

Enfin, je vous propose de statuer sur l'intérêt général du projet et la poursuite de l'opération.

1. Déroulement de l'enquête publique

1.1. Enquête publique dite « loi Bouchardeau »

Le projet d'aménagement des berges de la Seine, induisant des travaux d'investissement routier d'un montant supérieur à 1,9 M€ conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants, une enquête publique a été menée au titre de la rubrique 8 de l'annexe I à l'article R.123-1 du code de l'environnement.

1.2. Modalités et déroulement de l'enquête publique

Par décision en date du 9 mai 2011, le Président du Tribunal administratif de Paris a désigné le président et les membres de la commission d'enquête chargés de procéder à l'enquête publique concernant le projet susvisé, ainsi que deux membres suppléants.

La commission d'enquête chargée d'émettre un avis sur le projet d'aménagement des berges de Seine à Paris était composée de :

- Monsieur Philippe LEHEUP, officier général de l'armée de l'air, en qualité de président ;
- en qualité de membres titulaires :
  - Monsieur Marc BOISSEAU, juriste conseil ;
  - Monsieur Jean PONTHIEU, ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'Etat;
- en qualité de membres suppléants, en cas d'empêchement de l'un des membres titulaires :
  - Monsieur Frédéric FERAL, organisateur conseil;
  - Monsieur Etienne FOUGERON, responsable d'entreprises immobiliers.

L'arrêté du Maire de Paris en date du 9 juin 2011, ouvrant l'enquête publique, en est venu préciser les modalités conformément aux articles L.123-1-II et R.123-13 du code de l'environnement.

Elle s'est déroulée dans les dix mairies bordant la Seine des 1er, 4ème, 5ème, 6ème, 7ème, 8ème, 12ème, 13ème, 15ème 16ème arrondissements, ainsi qu'au Salon d'accueil de l'Hôtel de Ville.

Durée et prorogation

L'enquête publique liée au projet d'aménagement des berges de Seine, s'est déroulée du 4 juillet au 14 septembre 2011 inclus.

La période, initialement fixée s'étendait du 4 juillet au 2 septembre 2011, correspondant à une durée étendue à 61 jours, au lieu de la durée habituelle d'un mois, généralement consacrée aux enquêtes, de telle sorte à ce que l'information pleine et entière du public soit assurée.

Cette enquête publique, sur décision motivée du Président de la Commission d'enquête et notifiée à la Ville le 2 août, a été prorogée d'une durée de douze jours, sachant que la durée de la prorogation ne peut excéder 15 jours aux termes des dispositions des articles L123-7 et R123-21 du code de l'environnement.

L'exercice de ce pouvoir est propre au président de la commission d'enquête.

Le président de la commission d'enquête a mis en avant les éléments de motivation suivants : « *à l'issue des permanences assurées, à ce jour, par les différents commissaires enquêteurs dans les dix (10) mairies d'arrondissement bordant le fleuve et le salon d'accueil de l'Hôtel de Ville et après avoir sollicité leurs avis, j'ai acquis la conviction que, en dépit des efforts de la Mairie de Paris pour informer la population, notamment en matière de publicité, de nombreuses personnes, résidents parisiens ou autres, n'avaient pas eu connaissance de l'enquête en cours ou la possibilité d'examiner le dossier, volumineux et complexe, d'une part, et de déposer observations ou éventuelles contre-propositions pendant la période estivale, d'autre part.* » Ainsi, *« pour permettre à tous, de s'exprimer dans les meilleures conditions et favoriser pleinement la démocratie participative […], j'ai décidé de proroger l'enquête publique sur le projet d'aménagement des berges de Seine de douze (12) jours soit jusqu'au mercredi 14 septembre 2011 inclus ».*

La Ville a bien entendu mis en œuvre cette prolongation de délai.

Réunion publique

Le président de la commission d'enquête n'a pas jugé nécessaire d'organiser une réunion publique estimant d'une part que la Ville de Paris avait organisé depuis l'automne 2010 de très nombreuses réunions publiques et une concertation déjà très approfondie avec le public, et que d'autre part la durée totale de l'enquête (73 jours) et le nombre important de permanences (44) permettait au public de prendre pleinement connaissance du dossier d'enquête.

Il n'y a donc pas eu de réunion publique pendant la durée de l'enquête.

Dossier d'enquête publique

Composition du dossier d'enquête publique

La commission d'enquête considère que le dossier d'enquête publique « *répondait aux exigences réglementaires* ».

Conformément aux dispositions des articles L.122-1 et R123-6 du code de l'environnement, le dossier d'enquête publique comportait une étude d'impact qui décrit notamment, au vu d'une analyse de l'état initial et de son environnement (faune, flore, paysage, qualité de l'air, transports, patrimoine culturel,

nuisances acoustiques, sécurité des riverains et des usagers…), les avantages attendus de la réalisation du projet, ainsi que les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes à l'environnement.

La commission d'enquête estime que le dossier « *présentait une étude d'impact la plus complète possible, dont les orientations en matière de report de circulation faisaient appel à des modèles arithmétiques dont les incertitudes sont liées à l'état de l'art actuel en terme de macro et micro modélisation, d'une part, et au comportement des individus d'autre part.* »

Saisi par la Ville le 14 avril 2011 au titre de l'autorité environnementale, le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris, a émis un avis, le 23 juin 2011, qui mentionne, entre autres, que « *le dossier d'étude d'impact aborde bien l'ensemble des thématiques environnementales* », que « *l'ajout de nombreux plans, schémas et photographies afin d'en faciliter la lecture est apprécié*». L'avis précise que « *s'agissant de la gestion de l'eau les aménagements prévus permettront d'améliorer la situation actuelle quant aux rejets de polluants dans la Seine* ».

La Ville de Paris a souhaité apporter des éléments de précision sur cet avis afin que le public puisse en prendre connaissance en même temps que l'étude d'impact. Ils ont notamment porté sur les zonages du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI), les protections réglementaires qui concernent le secteur d'étude, les caractéristiques de l'opération de rénovation du square de l'Hôtel de Ville et l'esprit des aménagements prévus sur le site.

Communication du dossier d'enquête publique

Le dossier complet d'enquête publique a été mis à disposition du public, du 4 juillet au 14 septembre 2011 inclus, dans les onze lieux d'enquête publique.

La Ville de Paris a eu pour préoccupation constante d'assurer une information maximale sur le projet et de répondre aux demandes exprimées dans les registres. Elle s'est appuyée en continu à cette fin sur le site dédié bergesdeseine.paris.fr, créé lors de la phase de concertation préalable.

Aussi, dès le 4 juillet, le résumé non technique de l'étude d'impact était consultable et téléchargeable sur le site dédié www.bergesdeseine.fr. Puis dès le 27 juillet, le dossier d'enquête dans son intégralité était consultable et téléchargeable.

De plus, toutes les demandes de communication individuelles du dossier ont été satisfaites.

Information du public

Communication légale

L'enquête a fait l'objet d'une annonce légale publiée les 17 juin, et 6 et 7 juillet 2011 dans le « Parisien » et « Libération ».

Sa prorogation a été annoncée par l'insertion d'un avis le 30 août 2011 dans le « Parisien » et « Libération ». Des affiches ont également été implantées dans les onze sites concernés (les dix mairies d'arrondissement bordant la Seine et le salon d'accueil de l'Hôtel de Ville), dans les mairies du 2ème, 3ème, 9ème,10ème, 11ème, 14ème, 17ème, 18ème, 19ème et 20ème arrondissement, ainsi que dans 62 endroits.

Cet affichage a été mis en place, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête, soit du 17 juin au 14 septembre 2011 inclus ; il a fait l'objet de six contrôles effectués par Publilégal, du 4 juillet au 15 septembre 2011.

Communication institutionnelle

La Ville de Paris a mis en place un large dispositif d'information institutionnelle couvrant l'ensemble des mairies d'arrondissement, au-delà des onze lieux d'enquête et les équipements municipaux.

Elle a ainsi apposé :

- des affiches (40 x 60 cm) annonçant l'enquête publique, diffusées à 2665 exemplaires, dans tous les sites de réception du public et de consultation des dossiers (mairies des arrondissements bordant la Seine, salon d'accueil de l'Hôtel de Ville). Des dépliants d'information ont également été mis à la disposition du public.

- des affiches annonçant les dates de l'enquête publique ainsi que sa prorogation dans les espaces municipaux (mairies d'arrondissement, Hôtel de Ville, bibliothèques, gymnase, antennes jeunes..), dans les maisons des associations et lors d'événements et animations organisés par la Ville de Paris, tel Paris Plages.

De plus, une exposition illustrant le projet d'aménagement des berges de Seine et constituée de huit panneaux a été présentée au public pendant toute la période d'enquête dans les lieux d'enquête (les dix mairies d'arrondissement bordant la seine et salon d'accueil de l'hôtel de Ville) mais aussi dans les dix autres mairies d'arrondissement. Ce dispositif habituel dans l'accompagnement des enquêtes publiques sur les projets parisiens permet de sensibiliser le plus grand nombre d'usagers en apportant des éléments d'information sous une forme synthétique et plus accessible que le dossier technique. En outre, un ordinateur a été mis à disposition du public dans les dix mairies lieux d'enquête publique afin qu'il puisse prendre connaissance du projet sous une forme interactive. Le salon d'accueil de l'Hôtel de Ville a été quant à lui doté d'une application tactile reprenant les mêmes éléments d'information contenus dans les ordinateurs.

Trois totems (80 x 300 cm) annonçant l'enquête publique et le calendrier des permanences des commissaires enquêteurs ont été placés pour deux d'entre eux sur le parvis de l'Hôtel de Ville, l'autre panneau ayant été placé face au 5, rue Lobau.

Les journaux lumineux ont été utilisés pendant toute la durée de l'enquête, pour signaler notamment les dates des permanences et la prolongation de l'enquête.

Le site dédié (bergesdeseine.fr), qui a enregistré près de 11 140 visites, les sites internet et intranet de la Ville de Paris et ceux des mairies d'arrondissement concernées ont également relayé l'information.

Réception du public

Les pièces du dossier et les registres d'enquête ont été mis à disposition du public en mairies des 1er, 4ème, 5ème, 6ème, 7ème , 8ème , 12ème, 13ème, 15ème 16ème arrondissements, ainsi qu'au Salon d'accueil de l'Hôtel de Ville aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux, à l'exception des jours fériés.

La consultation des pièces du dossier d'enquête était également possible lors des quarante-quatre permanences tenues par la commission d'enquête.

Les pièces du dossier d'enquête étaient également consultables tous les jours de 9h à 12h et de 14h à 16h30, sauf samedis, dimanches et jours fériés au centre administratif de Morland.

Permanences de la commission d'enquête

Conformément à l'arrêté d'ouverture d'enquête publique du 9 juin 2011, des permanences (au nombre de 33) se sont tenues :
- à la mairie du 1er arrondissement, les vendredi 8 juillet (14h/17h), lundi 25 juillet (9h/12 h), et jeudi 1er septembre (9h/12h),
- à la mairie du 4ème arrondissement, les lundi 4 juillet (9h/12h), samedi 23 juillet (9h/12h), et vendredi 2 septembre (14h/17h),
- à la mairie du 5ème arrondissement, les lundi 11 juillet (14h/17h), jeudi 21 juillet (16h/19h) et vendredi 26 août (9h/12h),
- à la mairie du 6ème arrondissement, les mardi 5 juillet (14h/17h), jeudi 28 juillet (14h/17h) et lundi 29 août (9h/12h)
- à la mairie du 7ème arrondissement, les lundi 4 juillet (14h/17h), mardi 19 juillet (14h/17h), et vendredi 2 septembre (9h/12h),
- à la mairie du 8ème arrondissement, les jeudi 7 juillet (9h/12h), mercredi 3 août (14h/17h), et mercredi 31 août (14h/17h),
- à la mairie du 12ème arrondissement, les vendredi 8 juillet (14h/17h), jeudi 4 août (9h/12h) et lundi 29 août (14h/17h),
- à la mairie du 13ème arrondissement, les vendredi 8 juillet (9h/12h), vendredi 5 août (9h/12h) et jeudi 1er septembre (16h/19h)
- à la mairie du 15ème arrondissement, les jeudi 7 juillet (16 h/19h), lundi 25 juillet (14h/17h) et samedi 27 août (9h/12h),
- à la mairie du 16ème arrondissement, les mardi 12 juillet (14h/17h), jeudi 18 août (9h/12h) et mercredi 31 août (14h/17h),
- au salon d'accueil de l'hôtel de Ville, les mercredi 6 juillet (14h/17h), vendredi 29 juillet (14h/17h), et jeudi 1er septembre (10h/13h)

Conformément à la décision motivée de prorogation du commissaire enquêteur en date du 2 août 2011, onze permanences supplémentaires se sont tenues, portant à quarante-quatre le nombre total de permanences:
- à la mairie du 1er arrondissement le lundi 12 septembre (9h/12h),
- à la mairie du 4ème arrondissement, le mercredi 14 septembre (14h/17h),
- à la mairie du 5ème arrondissement, le mardi 13 septembre (9h/12h),
- à la mairie du 6ème arrondissement, le vendredi 9 septembre (9h/12h),
- à la mairie du 7ème arrondissement, le mercredi 14 septembre (14h/17h),
- à la mairie du 8ème arrondissement, le lundi 12 septembre (14h/17h),
- à la mairie du 12ème arrondissement, le mardi 13 septembre (14h/17h),
- à la mairie du 13ème arrondissement, le lundi 12 septembre (14h/17h),
- à la mairie du 15ème arrondissement, le vendredi 9 septembre (14h/17h),
- à la mairie du 16ème arrondissement, le samedi 10 septembre (9h/12h),
- au salon d'accueil de l'hôtel de Ville, le mardi 6 septembre (14h/17h)

Ce sont près de 300 personnes qui se sont déplacées lors des 44 permanences tenues par la commission d'enquête.

Registres d'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, des registres ont été mis à la disposition du public avec le dossier d'enquête publique à chaque lieu de réception du public (Mairies des 1er, 4ème, 5ème, 6ème, 7ème, 8ème, 12ème, 13ème, 15ème, 16ème arrondissements et au salon d'accueil de l'Hôtel de Ville) pour l'enregistrement de leurs observations et suggestions.

A l'issue de l'enquête, 21 registres distincts avaient été complétés par les remarques du public.

Observations du public

Les observations écrites ont été soit portées par le public sur les registres déposés dans les onze lieux d'enquête publique en dehors et pendant les permanences de la commission d'enquête, soit adressées par courrier au siège de l'enquête en mairie du 4ème arrondissement à l'attention du président de la commission d'enquête.

De plus, la grande majorité des observations orales recueillies lors des permanences ont été reportées par écrit par les intervenants dans les registres.

Le nombre total des observations écrites portées dans les registres, orales, et des courriers (152 correspondances envoyées au président de la commission d'enquête et annexés au fur et à mesure de leur réception par le président de la commission d'enquête, aux registres de la mairie du 4ème arrondissement, siège de l'enquête publique) s'établit à 1563. Dans les registres, les avis ont été principalement recueillis dans les 4ème et 7ème arrondissements ainsi qu'à l'Hôtel de Ville.

Rencontres avec les partenaires parties prenantes au projet

Outre un échange avec le maître d'ouvrage, représenté par Madame Anne HIDALGO, ma première adjointe, en charge de l'urbanisme et de l'architecture, la commission d'enquête ou certains de ses membres ont souhaité rencontrer, différents représentants des services de l'Etat ou d'organismes concernés (Ports de Paris, Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France (DRIEE), Voies Navigables de France (VNF), Service de Navigation de la Seine, Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine de Paris (STAP), Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Préfecture de Région, Brigade des sapeurs-pompiers de Paris, et la Préfecture de Police) ainsi qu'à leur demande des élus parisiens (Madame Rachida DATI, Monsieur Jean-François LAMOUR).

Le président de la commission d'enquête a rencontré Monsieur le Préfet Bertrand MUNCH, Secrétaire Général de la Préfecture de Région Ile-de-France, Monsieur le Préfet Michel GAUDIN, Préfet de police de Paris, ainsi que Monsieur Samir ABDULAR, vice-président d'ICOMOS France (ICOMOS ou Conseil international des monuments et des sites).

Appréciation de la commission d'enquête sur le déroulement de l'enquête

La commission souligne dans son rapport que « *l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, sans incident majeur notoire. Les relations entre les membres de la commission d'enquête et les services du maître d'ouvrage ont été très constructives. La fréquentation du public a été importante en particulier lors des dernières permanences dans les arrondissements directement concernés. Il est à noter que l'ensemble du public a fait preuve, tout au long de l'enquête, d'une grande correction vis-à-vis des commissaires enquêteurs*».

Pendant toute la période de l'enquête, « *la commission d'enquête est demeurée en contact régulier avec les différents services des mairies et sites concernés et le maître d'ouvrage afin de répondre aux besoins identifiés par le public dans les délais les plus brefs*. »

Elle remarque que cette enquête a mobilisé un « *public motivé et nombreux* », et que « *l'enregistrement des observations révèle une caractéristique essentielle : la qualité de la participation du public qui s'est vivement engagé avec des argumentations construites et des questions précises* ». La commission d'enquête relève que « *le nombre important souligne l'intérêt porté par le public, les associations et les institutions à l'opération envisagée* ».

Elle note que « *la prolongation de 12 jours a permis à un nombre encore plus important de personnes d'exprimer leur avis* ».

1.3. Synthèse des principaux thèmes abordés durant l'enquête

Compte tenu du nombre important d'observations formulées dans le cadre de cette enquête, les avis ont été analysés par grande thématique.

La commission d'enquête a ainsi identifié six grands thèmes traduisant les préoccupations qui se sont exprimées au cours de l'enquête : circulation et stationnement, nuisances, usages et aménagements, transports collectifs et fluvial, patrimoine et paysage, et aspects économiques.

Sur ces thématiques, la commission d'enquête a soulevé un certain nombre de questions, adressées à la Ville, maître d'ouvrage, qui a apporté des réponses et compléments d'information, analysés par la commission et qui figurent dans le rapport.

On retrouve les principaux sujets évoqués dans le cadre de cet échange ou des contacts avec certains acteurs institutionnels, dans les réserves et recommandations formulées par la commission d'enquête. Celles-ci, ainsi que les suites qui leur seront données, sont exposées, dans la partie ci-dessous traitant de l'avis de la commission d'enquête.

2. Avis favorable de la commission d'enquête à l'intérêt général du projet d'aménagement des berges de Seine, assorti de deux réserves et de huit recommandations

La commission d'enquête a remis son rapport, avis et conclusions motivées, le 19 octobre dernier.

Elle émet un avis favorable au projet d'aménagement des berges de Seine, assorti de deux réserves et de huit recommandations, pour lesquelles je vous propose les réponses suivantes :

Réserves

Réserve n° 1 :
« *La réversibilité, définie comme le retour à la fonctionnalité de circulation de la voie sur berge basse rive gauche, doit être préservée dans la durée. Cette clause de réversibilité devra figurer dans toutes nouvelles conventions afin que la circulation puisse être rétablie, en totalité ou partiellement, à tout moment sur décision de l'Etat, propriétaire de l'assiette foncière.* »

<u>Réponse de la Ville de Paris à la réserve n°1</u>

La notion de réversibilité vise à permettre de rouvrir à la circulation générale les berges basses de la rive gauche.

Son champ d'application géographique concerne les quais bas dédiés à l'origine à la circulation, qui sont situés entre le pont Royal et le pont de l'Alma.

Cette réserve rejoint les engagements pris par la Ville de Paris vis-à-vis de la Préfecture de Police, qui s'était exprimée en ce sens lors de l'arrêt du projet en février dernier, la circulation et sa fermeture sur les voies sur berges relevant de sa compétence.

Ainsi, une fois la fermeture à la circulation générale mise en œuvre, la Ville et la Préfecture de Police qui collaborent pour la mise en œuvre du projet poursuivront leurs échanges pendant une période d'observation d'au moins une année pour examiner les évolutions en matière de circulation, et évaluer la situation stabilisée, au bout d'un an, sur la base de différents indicateurs.

En effet, les travaux réalisés sur les berges basses laissent la possibilité, sans travaux lourds de reconstitution, d'un retour à une voie ouverte à la circulation générale. Ainsi, les aménagements conçus se traduisent par des interventions légères, sans bouleversement physique (pas de reprise générale des revêtements de sols, par exemple). La chaussée est conservée en l'état, avec la distinction entre la partie circulable, qui est aussi pertinente pour assurer la continuité cyclable, la desserte des services de secours, d'entretien et des livraisons, et les trottoirs latéraux. L'emmarchement est démontable dans un délai réduit à 24 heures au regard du risque d'inondation et peut être retiré à tout moment.

Au surplus, cette notion de réversibilité a d'ores et déjà été intégrée dans la convention d'occupation du domaine public pour l'aménagement et l'exploitation de la culée du pont Alexandre III, en rive gauche, dont vous avez autorisé la signature lors de la séance du Conseil de Paris dans sa séance des 14 et 15 novembre derniers : l'occupation du tunnel constitue une tranche conditionnelle et prévoit des modalités souples d'utilisation non pérennes.

De plus, les installations nouvelles mises en place sur le site par le titulaire du marché de conception et de production déléguée de manifestations sur les berges de la Seine à Paris s'inscriront aussi dans ce caractère de réversibilité, s'agissant de structures légères et démontables pour rythmer l'occupation du site en fonction des usages et des saisons.

La réversibilité de la circulation sera prise en compte dans les futures occupations de la rive gauche.

L'ensemble de ces éléments met en évidence la prise en considération dans le projet de cette réserve qui donc est levée.

Réserve n° 2 :
« *Les aménagements envisagés sur le port du Gros Caillou devront intégrer en complément de la zone de sécurité en aval du pont des Invalides,*

- *une zone de logistique urbaine située sur la partie la plus large du port,*
- *une mise en compatibilité du projet pour permettre, outre la logistique précitée, une zone de découplage des convois poussés et la préservation d'une zone d'attente pour les mariniers, aménagée et équipée, à un endroit approprié à Paris en accord avec Ports de Paris.* »

Réponse de la Ville de Paris à la réserve n°2

Le renforcement de la fonction de transport de personnes et de marchandises du fleuve est un élément incontournable de l'aménagement des berges et est parfaitement en phase avec le projet stratégique 2010-2015 adopté par le conseil d'administration de Ports de Paris dans sa séance du 24 novembre 2010, qui vise à affirmer le rôle du Port développeur, acteur de la logistique, et le rôle du Port aménageur, acteur de son territoire. Le 29 juin 2011, le Port a franchi une nouvelle étape en adoptant son schéma d'orientation des berges et des ports de Paris qui constitue une déclinaison territorialisée à l'échelle de Paris du projet stratégique 2010-2015. Cette orientation opérationnelle, partagée avec les partenaires institutionnels de Ports de Paris et avec laquelle le projet berges de Seine est compatible, s'attache à préciser et définir les différents espaces gérés par Ports de Paris en fonction de leur destination, avec le souci d'intégration et de cohabitation des escales et des ports avec la vie urbaine, de mixité des usages et de mise en valeur de la façade fluviale. Cette orientation témoigne de la volonté affichée par le port de favoriser l'intégration et la porosité de ses sites dans le respect bien évidemment des impératifs de sécurité portuaire.

Ports de Paris souhaite développer dans le centre de la capitale des projets de logistique, sous forme de ports publics en temps partagé, sur le Port du Gros Caillou, dans le périmètre du projet Ville, et sur le Port de la Bourdonnais tout proche.

Le travail approfondi engagé dès la concertation avec Ports de Paris et Voies Navigables de France a permis de prendre en compte les contraintes d'usage des berges à des fins logistiques et de navigation et de les intégrer au projet.

Les derniers échanges avec Ports de Paris et Voies Navigables de France ont permis de confirmer la compatibilité des projets sur le site du port du Gros Caillou. Le transfert de la zone de découplage de 200m dans le 16ème arrondissement au niveau du quai Louis Blériot fait l'objet d'un accord de principe de VNF qui a déjà présenté cette évolution lors d'une réunion avec les professionnels. Il permet sa transformation en une zone d'accostage d'urgence, d'une longueur réduite à 125m sur la partie amont du port du Gros Caillou.

Pour la zone d'attente des mariniers, son déplacement au port de la Bourdonnais en aval du pont de l'Alma est à l'étude, par Ports de Paris et le Service de Navigation de la Seine, afin de rendre disponible le linéaire dévolu à de nouvelles escales de transport de passagers sur le port du Gros Caillou en amont du pont de l'Alma.

Compte tenu des dimensions du port du Gros Caillou, il est ainsi possible d'installer:

- un port public sur 100m de long en partie centrale
- en aval de celui-ci, l'archipel sur 180m et des escales de transport de passagers
- en amont, un emplacement pour la péniche dédiée au sport et une zone d'accostage d'urgence de 125m

L'ensemble de ces éléments met en évidence la prise en considération dans le projet de cette réserve qui donc est levée.

Recommandations

Recommandation n° 1 :
« *La commission recommande que la Ville de Paris poursuive ses études sur des alternatives de fermetures, soit calendaires : pendant des périodes de faible circulation potentielle (dimanches, jours fériés, vacances scolaires), soit spatiales : fermeture partielle de la voie sur berge, en particulier de la section comprise entre les ponts de l'Alma et d'Iéna, en laissant ouverte la section comprise entre le pont Royal et la sortie du pont des Invalides*. »

<u>Prise en compte de la recommandation n°1</u>

La Ville confirme que des alternatives de fermetures, soit calendaires, soit spatiales ne répondent pas aux objectifs du projet d'aménagement des berges, que vous avez approuvés lors de la séance des 7 et 8 février 2011.

Le scénario retenu est celui qui a été jugé le plus ambitieux en termes de réponse aux grands enjeux et aux engagements de la collectivité d'une part et le plus réaliste et le plus responsable en termes d'impact sur la circulation d'autre part.

Dans l'hypothèse où la Préfecture de Police mettrait en œuvre la clause de réversibilité, des discussions pourraient être engagées pour une fermeture géographique partielle de la voie sur berge de la rive gauche, et/ou un aménagement en boulevard urbain, à l'instar de ce qui aura été réalisé sur la rive droite, qui supporte des trafics largement supérieurs. Lors de son intervention au Conseil de Paris du 8 février 2011, le Préfet de Police a précisé, que même dans le cas de figure où *« la réversibilité s'imposerait en raison d'une congestion prohibitive au-delà d'une période raisonnable d'observation, la position de la préfecture de police n'adopterait pas nécessairement une position de « tout ou rien »*.

Dans tel cas, naturellement, la Ville engagerait en lien avec la Préfecture de Police toutes les études nécessaires à l'établissement de ces scénarios dans l'esprit de cette recommandation.

Recommandation n° 2 :
« *La commission d'enquête souligne la nécessité de poursuivre activement la concertation avec l'ensemble des acteurs des transports collectifs de la métropole et Ports de Paris afin de renforcer, dans les plus brefs délais, l'offre de service des différents partenaires (RATP, SNCF, Vélib', Batobus, navettes fluviales...), notamment le développement du transport de personnes et de marchandises par voie fluviale.* »

Prise en compte de la recommandation n°2

La Ville confirme qu'elle poursuit activement la concertation avec l'ensemble des acteurs de transports collectifs de la Métropole et Ports de Paris afin de renforcer et d'optimiser le transport de personnes et de marchandises, par fer, métro, autobus et même par voie fluviale. Ces discussions sont menées dans le cadre du STIF, qu'il s'agisse de projets d'infrastructures nouvelles ou de projets d'amélioration de l'offre de transport sur les infrastructures existantes.

Ces projets sont menés par le STIF ou par les opérateurs de transport (RATP, SNCF) et financés dans le cadre des contrats que ces opérateurs ont avec le STIF. La Ville de Paris participe à l'ensemble de ces projets par sa contribution au STIF, à près de 50% des concours des collectivités locales au budget du STIF hors compensations de l'Etat.

Le renforcement de l'offre de transport des différents partenaires

La perspective de la mise en œuvre de matériels à grande capacité sur le RER A (le nouveau train à deux niveaux MI09 d'une capacité de 2600 places, contre 1684 places pour le train MI84 qu'il remplace), l'automatisation de la ligne 1 du métro, le doublement de la fréquence du RER C dans le Val-de-Marne et l'augmentation de sa vitesse dans Paris, tous des projets à l'horizon de deux ou trois ans, aboutiront à une augmentation de capacité d'environ 15 000 voyageurs par heure sur un axe globalement parallèle à la Seine, à comparer aux 2 000 véhicules par heure écoulés aujourd'hui par la voie sur berges de la rive gauche.

Plus précisément, dans le cadre du schéma directeur du RER C adopté par le STIF, différentes mesures sont prévues pour rendre cette ligne plus attractive : augmentation de la vitesse de 30 à 60 km/h entre Invalides et Pont du Garigliano à échéance 2012 ; doublement de la fréquence dans le Val-de-Marne pour la desserte des gares d'Ivry et de Vitry dès 2011 ; amélioration de la fiabilité et de la vitesse dans l'Essonne.

La SNCF a engagé des études de principe pour examiner comment favoriser les accès directs aux stations du RER C (musée d'Orsay, Invalides, Alma) depuis les quais bas, et des échanges réguliers sont organisés avec la Ville.

Concernant les bus, un travail étroit est mené avec la RATP pour affiner les aménagements des quais hauts et des carrefours en rive gauche, qui visent à accueillir dans de bonnes conditions le report de trafic de la voie sur berges une fois fermée à la circulation, afin d'optimiser la circulation des bus sur les itinéraires parallèles à la Seine comme sur ceux qui la franchissent. Des aménagements ponctuels en faveur des bus sur le quai des Tuileries et le quai d'Orsay ont été accueillis favorablement par la RATP. Les modélisations de trafic ont tenu compte des fréquences des lignes validées par la RATP, correspondant à l'offre du STIF à réaliser. Des mesures de régulation des feux contribueront à favoriser la circulation des bus. L'ensemble de ces échanges techniques se poursuivent dans un esprit constructif entre les services de la Ville et la RATP, afin d'apporter la plus grande attention aux temps de parcours des lignes circulant dans ce secteur.

S’agissant des circulations douces, de nouvelles stations Vélib’, situées à proximité des quais libérés de la circulation sont à l’étude. Vélib’ transporte chaque jour autant de voyageurs que 5 lignes de bus ou que le tramway des Maréchaux sud. Avec 1 600 stations et 40 000 bornettes, son maillage est extrêmement dense et s’étend au-delà de Paris dans 30 communes de proche couronne.

Le schéma d’orientations pour le développement de l’usage du vélo à Paris (2010-2020), voté à l’unanimité du Conseil de Paris, encourage cette croissance des déplacements cyclables avec la mise en œuvre, en concertation permanente avec les associations cyclistes, de 2000 places de stationnement vélo par an (sur voirie et dans les immeubles d’habitation), de nouveaux aménagements cyclables pour atteindre 700 km en 2014, de campagnes de sensibilisation et de formation, la généralisation du double sens cyclable dans les zones 30 (aujourd’hui réalisée), la création de deux traversées cyclables de Paris Nord-Sud et Est-Ouest, ou encore de l’aménagement de dix portes de Paris pour faciliter les parcours des cyclistes de toute la métropole. Il prévoit également l’achèvement de la piste « Seine » prévoyant un itinéraire continu sur chacune des deux rives. En particulier, le projet s’accompagnera d’une intervention sur les quais hauts rive droite pour assurer la continuité cyclable entre Châtelet et l’Hôtel de Ville et entre le pont de l’Alma et le pont de Iéna. Sur la rive gauche, des aménagements sur les quais hauts assureront la continuité des itinéraires pour les cyclistes et les berges basses seront ouvertes aux vélos.

L’innovation en matière de mobilité passe également par la promotion des alternatives à la possession d’un véhicule individuel. Autolib’ est la première expérience mondiale d’une flotte de véhicules électriques en libre service déployée de manière massive (3000 véhicules et plus de 1100 stations à terme) et à l’échelle d’une grande agglomération (46 communes déjà adhérentes).

Ce service innovant s’ajoute à tous ceux qui limitent déjà les besoins de déplacements personnels et permettent une meilleure utilisation du parc de véhicules (label auto-partage de la Ville de Paris, services aux populations âgées et à mobilité réduite, télé-services, e-commerce, livraisons à domicile) pour créer une économie de services qui offrent une alternative à l’usage exclusif d’un véhicule.
Cette offre nouvelle se veut donc complémentaire de l’offre existante, et notamment des taxis. Autolib’ a vocation à apporter un nouveau maillon dans la chaîne des déplacements permettant aux Parisiens et Franciliens d’abandonner leur véhicule individuel et de n’utiliser une voiture que lorsqu’ils en ont vraiment besoin. Ce projet contribuera à diminuer encore le taux de motorisation des ménages de la Métropole.

<u>Le développement du transport de personnes et de marchandises par voie fluviale</u>

Transport de personnes
S’appuyant sur la vocation touristique de Paris avec près de 30 millions de touristes par an, Ports de Paris souhaite développer son activité de transports de passagers et d’animations à quai.

Dans le périmètre du projet, et en cohérence avec ses orientations, Ports de Paris lance d’ici fin 2011 les appels à projet pour les nouveaux emplacements de bateaux stationnaires et d’escales rendus possibles par le projet berges de Seine, en rive droite entre le Pont Louis-Philippe et le Pont Marie et en rive gauche aux abords du Pont Alexandre III, avec l’objectif d’une mise en place à partir de l’été 2012 et enfin au pont de l’Alma.

En matière de transport fluvial régulier de passagers, le réaménagement des berges va fortement contribuer à l’attractivité du futur service de navettes fluviales puisqu’il permet de développer un environnement pacifié, lisible, sécurisé, plus accessible et propice à l’intermodalité.

Après l’expérimentation de VOGUEO sur un tronçon limité à l’est de Paris qui a pris fin en juin 2011, le STIF, sollicité par de nombreuses collectivités, et principalement Paris, travaille sur la réalisation d'une offre encore plus performante avec la mise en place d'un véritable réseau de transport public fluvial sur le bief parisien. Il comprendra trois lignes et permettra d'aller de Suresnes à Maisons-Alfort et Vitry en passant par Paris, à l’horizon 2013.

Ce transport public fluvial, que la Ville appelle de tous ses vœux, a été anticipé dans le plan programme du projet berges de Seine, qui réserve des linéaires de quai libres pour y implanter des escales VOGUEO, en correspondance avec les stations du RER C. La Ville travaille avec le STIF au positionnement des escales, en lien avec les berges requalifiées.

Par délibération 2011 DVD 210 approuvé lors de la séance des 14 et 15 novembre derniers, vous avez approuvé les modalités de concertation proposées par le STIF dans le cadre du projet de réalisation d'un service de navettes fluviales le long du bief parisien. La phase de concertation devrait se dérouler au cours des mois de janvier et février 2012.

Transports de marchandises
La région Ile-de-France génère annuellement un trafic d'environ 250 millions de tonnes de marchandises et le trafic fluvial en représente moins de 10%. Le développement de projets utilisant la voie fluviale doit permettre au secteur de la logistique d'intégrer les objectifs du Grenelle de l'Environnement qui visent à augmenter d'ici 2012 de 25 % la part des transports alternatifs, tout en permettant une desserte écologique au cœur de l'agglomération, tant en termes de report modal que de qualité de l'air dans les centres-villes.

Les orientations du projet stratégique de Ports de Paris, non seulement tiennent compte du projet parisien mais le considèrent comme une opportunité majeure comme l'ensemble des projets d'aménagements des berges de Seine et du Canal Nord Europe.

Le projet situé au port de la Bourdonnais devrait être opérationnel à l'été 2012. Il vise à approvisionner en fluvial environ 90 magasins d'une chaine de distribution, avec une plateforme utilisée en matinée et rendue à la promenade ou à des occupations temporaires l'après-midi et le week-end.

Ports de Paris porte également un projet ambitieux de création d'un hôtel logistique desservi par voie d'eau au cœur de la capitale. Les anciens magasins généraux d'Austerlitz, construits au début du 20ème siècle pour favoriser les échanges entre fer et fleuve, seront ainsi réhabilités dans leur fonction historique pour permettre la création d'une véritable logistique urbaine fluviale dans Paris par la Seine. Ports de Paris a publié un appel à candidature début mai. La procédure de choix du candidat se déroulera jusqu'en fin d'année, pour un début d'exploitation au plus tôt en 2014, au vu des travaux à réaliser dans le bâtiment.

Enfin, plus globalement, la Ville de Paris travaille à la signature d'ici fin 2011 d'une charte marchandises avec l'ensemble des acteurs du transport et de la livraison des marchandises afin de favoriser des actions vertueuses dans ce domaine.

Recommandation n° 3 :
« *La commission d'enquête considère, qu'en liaison avec la Préfecture de Police de Paris, la Mairie de Paris devra poursuivre l'étude des besoins en moyens de surveillance nécessaires pour assurer la sécurité des personnes et des biens situés sur les berges de Seine, en particulier la rive gauche, en s'appuyant sur des moyens de vidéo-protection. Elle souligne également que toutes les possibilités devront être mises en œuvre pour conserver à ce site un niveau de propreté satisfaisant* ».

<u>Prise en compte de la recommandation n°3</u>

La Ville de Paris a examiné en liaison étroite avec les services de la Préfecture de Police de Paris, la couverture par vidéo protection des linéaires aménagés dans le cadre du projet berges de Seine afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens situés sur les berges de Seine.

Des caméras, de la Ville ou de l'Etat dans le cadre du Plan Vidéoprotection Pour Paris (PVPP), permettront de visionner les berges aménagées en tout ou partie. A la demande de la Préfecture de Police,

pour améliorer la surveillance du site, notamment pour des structures particulières telles l'archipel, une couverture supplémentaire a été étudiée qui se traduirait par l'installation de onze caméras sur les 2 rives.

Par ailleurs, sur les berges aménagées, la Direction de la Prévention et de la Protection de la Ville de Paris (DPP) est en capacité de déployer des équipages d'inspecteurs de sécurité, qui peuvent patrouiller à pied ou en VTT, pour prévenir et lutter contre les incivilités, et assurer une sécurisation des sites, tous les jours 24h sur 24.

La dimension d'ordre public relève spécifiquement de la police nationale, avec laquelle la DPP est en contact permanent, notamment via son Centre de Veille Opérationnelle (CVO).

En outre, sur la partie rive gauche, le prestataire en charge de la conception et de la production déléguée de manifestations sur les berges aura la responsabilité d'assurer la sûreté de ces manifestations, ainsi que la mise en place et le financement des secours nautiques, conformément à l'arrêté préfectoral en vigueur.

Concernant l'archipel, ensemble de jardins flottants de nature exceptionnelle, qui pourra recevoir une fréquentation maximale de 750 personnes, des modalités particulières de contrôle d'accès et gestion du public sont prévues.
Ainsi, pendant les heures d'ouverture au public de l'archipel, deux agents d'accueil et de surveillance (deux au minimum simultanément) seront présents. Un dispositif de comptage en temps réel des effectifs sur l'archipel est prévu. En cas de forte affluence, les agents d'accueil limiteront et réguleront les flux et effectifs de manière à ce qu'ils restent en deçà du maximum autorisé.

Pendant les périodes de fermeture, les trois passerelles d'accès depuis le quai seront relevées, telles des pont-levis, pour éviter toute intrusion.

Par ailleurs, un règlement similaire à celui des parcs et jardins de Paris sera établi. L'archipel sera fermé à la nuit tombée et lors des épisodes climatiques pouvant présenter un danger pour le public tels que vent, pluie, neige. En période de crue, il respectera les prescriptions imposées par le code de navigation fluviale en assurant sa mise en sécurité de façon autonome pendant tout le déroulement de la crue.

S'agissant du ramassage des déchets et du nettoiement du futur aménagement des berges de Seine, ils ont été dimensionnés selon les spécificités des sites. Les moyens à mettre en œuvre seront notamment fonction des usages associés aux lieux, de leur fréquentation et du linéaire concerné. De plus, les prestations de balayage manuel, de lavage et de balayage mécaniques, ainsi que le nettoiement des espaces végétalisés seront réalisées selon des fréquences adaptées selon les saisons hautes (de mai à septembre) et basses (d'octobre à avril).

Sur la rive droite :
La rive droite conçue comme un boulevard urbain avec des feux de signalisation et traversées piétonnes sera entretenue comme une voie parisienne classique. Un passage quotidien permettra d'assurer l'entretien des surfaces minérales (chaussée et trottoirs). Vingt-cinq réceptacles de propreté seront implantés de part et d'autre de la chaussée. Les sacs de ces corbeilles seront collectés et changés de manière régulière (au minimum une fois par jour d'octobre à avril et deux fois par jour de mai à septembre). La collecte des bacs des déchets de la Maison des Célestins réhabilitée sera intégrée à l'itinéraire des bennes de la collecte du 4ème arrondissement (le matin).

Sur la rive gauche :
En raison du linéaire concerné (4,5 hectares), les berges de la rive gauche bénéficieront de plusieurs interventions pour assurer la propreté du site tout au long de la journée. La remise en propreté des espaces minéraux du site chaque matin de 06h00 à 13h00 consistera en un travail de fond (nettoiement global) et sera réalisé de manière systématique. Ces prestations seront complétées en après-midi et en soirée, avec une obligation de maintien du site dans un état de propreté permanent par des interventions avec moyens mécanisés et des interventions manuelles avec balayage et recherche des déchets sur le site.

Trente réceptacles de propreté seront implantés et pour lesquels il est prévu, au minimum, un vidage complet le matin et le soir en saison basse. Pour la saison haute, ce dispositif sera complété par un vidage en début d'après-midi et autant que nécessaire en après-midi et soirée.

Recommandation n° 4 :
« La commission d'enquête considère qu'il est indispensable que les usages envisagés ne dénaturent pas l'aspect patrimonial des berges de Seine. Conformément aux dispositions règlementaires, les services compétents nationaux, en particulier l'Architecte des Bâtiments de France et le Conservateur Régional des Monuments Historiques, devront être saisis des projets envisagés. Par ailleurs, la commission d'enquête estime indispensable de procéder à l'information préalable des services compétents de l'UNESCO ».

Prise en compte de la recommandation n°4
Saisi par la Ville le 14 avril 2011 au titre de l'autorité environnementale, le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris, a, dans le cadre de son avis, souligné que « *le dossier a bien répertorié les protections réglementaires qui concernent le secteur d'étude* ». La Ville, dans les éléments de précision qu'elle a souhaité apporter à l'autorité environnementale, a notamment fait un rappel sur les protections juridiques liées au zonage « Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur » (PSMV), ainsi que sur celles concernant les bâtiments et terrains situés dans le champ de visibilité d'un monument historique.

Je vous rappelle que, par délibération 2011 SG 165, vous avez autorisé le Maire de Paris à déposer les différentes demandes d'autorisation d'urbanisme afférentes au projet d'aménagement des berges de Seine qui sont actuellement en cours d'instruction.

Dans ce cadre, la Ville de Paris confirme se conformera bien évidemment aux dispositions réglementaires en saisissant les services nationaux compétents pour l'obtention des autorisations ou avis à recueillir dans le cadre du projet. En amont, la Ville travaille en étroite collaboration avec l'ensemble des acteurs institutionnels concernés. Ainsi, depuis le lancement du projet, les services de la Ville et l'APUR ont procédé à des échanges réguliers avec les services nationaux compétents en matière de patrimoine, en particulier avec les Architectes des Bâtiments de France, permettant d'intégrer leurs remarques dans la conception des éléments du projet, tels l'archipel ou l'emmarchement.

Les aménagements temporaires qui pourraient être envisagés dans le cadre de la future programmation du site seront soumis à l'aval des autorités compétentes selon leur nature, leur localisation, et leur durée d'installation. Le respect des perspectives et de la qualité historique du site, ainsi que la mise en valeur du paysage rendu accessible depuis les berges basses revêtiront une importance particulière en s'appuyant notamment sur le cahier des prescriptions architecturales et paysagères, établi en 1999 conjointement par la Ville de Paris, l'APUR, Ports de Paris et l'Architecte des Bâtiments de France.

La Seine à Paris évolue dans un contexte urbain historique d'une qualité exceptionnelle au sein duquel elle représente un élément de grande unité et continuité. Ce contexte lui a d'ailleurs valu d'être inscrite par l'UNESCO à l'inventaire du patrimoine mondial depuis 1991, pour sa portion comprise entre le Champ de Mars et la pointe de l'Île Saint-Louis. Dans le cadre de la Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, adoptée le 16 novembre 1972, la France s'est engagée à la conservation de ce site.

L'UNESCO délivre un label et il n'existe donc pas de contrainte juridique liée à l'inscription au titre du patrimoine mondial. Toutefois, la Ville a préparé un dossier de présentation du projet de ses impacts vis-à-vis des critères ayant prévalu au classement, adressé à l'UNESCO via le Ministère de la Culture et de la Communication, représentant l'Etat français vis-à-vis de cette institution internationale, qui a bénéficié d'une présentation fin novembre. Dans ce dossier, la Ville détaille en quoi le projet permettra une meilleure mise en valeur du paysage urbain historique et offrira de nouveaux points de vue pour contempler la Seine, les grandes perspectives, les monuments et les ponts qui font partie du site classé. Il

rétablit le lien historique entre Paris et son fleuve que la voie sur berge était venue fragmenter spatialement, afin que tous les publics, et pas seulement les automobilistes, puissent s'approprier ce site. Enfin, le projet offre enfin l'opportunité de mieux communiquer sur le classement du site au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Recommandation n° 5 :
« La commission d'enquête recommande que le maître d'ouvrage s'assure que les projets d'aménagements n'apportent aucune nuisance supplémentaire aux résidents, en particulier aux occupants des bateaux logements ».

Prise en compte de la recommandation n°5

Les mesures et simulations effectuées dans la cadre de l'étude d'impact mettent en évidence que le projet aura un impact positif sur la qualité globale de l'air ambiant respiré par les populations riveraines et par là-même sur leur qualité de vie. A cet égard, on peut remarquer qu'il ressort des observations formulées par certains occupants de bateaux-logements situés rive gauche dans le cadre de l'enquête publique un avis favorable général. Le projet des berges de seine est perçu comme un projet qui « *améliore Paris, la Seine et la vie des parisiens* ».

Ainsi que présentés dans l'étude d'impact et ses annexes, les calculs montrent que le projet n'a pas d'incidence acoustique significative car conduisant à un différentiel inférieur le plus souvent à deux décibels, non perceptible à l'oreille.

En particulier, sur la rive gauche, la libération de la circulation induit une amélioration significative au plan acoustique pour les bateaux-logements.
Des mesures de bruit et de qualité de l'air pourront être réalisées ultérieurement aux emplacements pour vérifier leur évolution.

Par ailleurs, Ports de Paris porte une attention toute particulière aux nuisances et incompatibilités de voisinage susceptibles d'être générées par l'activité des titulaires de son domaine public. Le cahier des charges approuvé par son conseil d'administration le 4 avril 1997, ayant pour objet de définir, dans le cadre de la politique domaniale, les conditions d'occupation ou d'utilisation privative de ses terrains, plans d'eau et autres dépendances de son domaine public, spécifie que les titulaires doivent « *prévoir, installer et utiliser rationnellement les dispositifs de prévention contre les nuisances les mieux appropriées, compte tenu, d'une part, des caractéristiques de l'environnement. Les mêmes préoccupations doivent guider les cas échéant, le choix des procédés de fabrication ».* Ces contraintes s'appliqueront bien évidemment aux futurs titulaires des anneaux commercialisés sur le site.

Cette préoccupation guide également les choix retenus pour les futures animations et manifestations, dont la dimension recherchée n'est pas événementielle mais vise à la fois l'usage au quotidien du site, en créant les conditions de son habitabilité, par notamment l'installation de mobiliers adaptés aux différents usages, et une forme de renouvellement permettant de proposer une attractivité du site au fil du temps, tout en préservant des espaces et périodes libres de toute occupation ou animation.

Le projet d'aménagement des berges de Seine témoigne d'une nouvelle conception de l'espace public, qui sans être prescripteur, est conçu comme un lieu d'appropriation par les parisiens, franciliens ou parisiens d'un jour, favorisant les expressions individuelles ou collectives. Dans nos grandes villes cosmopolites, très denses à l'habitat très étroit, l'espace public constitue un enjeu stratégique, qui doit à la fois répondre à de nouveaux usages et assurer leur compatibilité entre eux. Les berges de Seine libérées de la circulation représenteront avant tout un lieu de respiration et de promenade ouvert sur le fleuve et sur les usages.

Les deux aménagements majeurs du site, que sont l'archipel et l'emmarchement, ne seront pas, bien entendu, source de nuisances et au contraire, procureront des avantages pour les usagers.

L'archipel, jardin flottant, constitue en effet un lieu de promenade et de détente ouvert à tous, dans un cadre végétal intimement lié à l'eau, qui met en valeur la Seine et qui contribue à la préservation de la biodiversité. Sa géométrie s'inscrit dans le respect du langage fluvial. Il offre aux promeneurs la possibilité de renouer avec le fleuve et de se détendre. Il crée par ailleurs une capacité de générer de la nature en lien avec le fleuve, sur les cinq îles qui le composent, sa périphérie, et dans l'eau. L'apport du végétal est propice à l'installation et au développement d'une biodiversité propre aux rives du fleuve.
L'emmarchement, conçu de manière à pouvoir être démontable en cas d'inondation, est quant à lui un escalier de liaison, qui permet aux promeneurs et usagers des berges de rejoindre le quai bas ou le quai haut. Il offrira également des points de vue nouveaux, ouverts sur un panorama exceptionnel et permettra, occasionnellement, des spectacles sur la Seine.

Enfin, s'agissant de l'exploitation de la culée du pont Alexandre III, elle ne concerne pas une activité de type « boîte de nuit », mais une activité de restauration et des animations artistiques et culturelles contribuant à l'animation en journée et en soirée des berges de Seine.

Ces animations se dérouleront dans le respect du site et de la tranquillité des riverains, peu nombreux à proximité du pont Alexandre III. En effet, aucun bateau-logement n'est stationné près du Pont Alexandre III côté rive gauche, seuls quelque 20 bateaux-logements étant situés en rive droite, de l'autre côté du fleuve, aux ports de la Conférence et des Champs Elysées. Par ailleurs, dans cette zone géographique, l'occupation dominante est de type emploi (plus de 4 emplois pour un habitant) associée à une faible densité urbaine (100 à 200 habitants à l'hectare).

Recommandation n° 6 :
« La commission d'enquête souhaite que l'évolution de l'accidentologie sur la rive droite soit examinée avec la plus grande attention dès la mise en œuvre du projet. Le comportement général des piétons et des conducteurs ne permet pas, à ce stade, de garantir l'absence d'une augmentation de conséquences graves sur les multiples traversées piétonnières de cette voie ».

Prise en compte de la recommandation n°6

L'aménagement en boulevard urbain de la rive droite vise à apaiser la circulation afin d'améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers. Tout particulièrement les traversées piétonnes seront protégées par des feux tricolores. Des équipements complémentaires seront mis en place sous forme de panneaux de pré-signalisation annonçant la présence de ces nouveaux passages piétons, pour accompagner le changement des aménagements de la voie et avertir les automobilistes suffisamment en amont pour éveiller leur vigilance. Les temps de dégagement pris en compte dans le calcul des temps de feux prennent en compte la vitesse de déplacement des personnes à mobilité réduite. La commission d'enquête souligne dans son rapport «*que les campagnes d'information préalables des usagers envisagées par le maître d'ouvrage constituent des mesures indispensables avant la mise en œuvre de toute phase du projet et les travaux d'aménagement.* »

La ville dispose d'un observatoire des accidents corporels de la circulation qui mène notamment des analyses localisées pour suivre l'impact des aménagements dans le temps. Un suivi sera réalisé comme à l'habitude, en comparant l'accidentologie après aménagement avec la situation avant ou avec des situations comparables sur d'autres sites. En outre, cette structure étudie le lien entre les comportements des usagers dans le contexte de l'aménagement et les accidents, en s'appuyant sur une expertise d'ergonome. Ces analyses servent ainsi également pour éclairer les concepteurs en amont des aménagements sur les meilleures dispositions à prendre par rapport à la sécurité des usagers. C'est la démarche qui a été retenue pour la définition des aménagements de la voie sur berge rive droite.

Recommandation n° 7 :

« La commission d'enquête recommande que le maître d'ouvrage porte une attention toute particulière pour limiter les nuisances engendrées au cours de la réalisation des travaux prévus ».

Prise en compte de recommandation n°7 :

De manière générale, l'ensemble des services de la ville de Paris, et tout particulièrement ceux qui interviennent sur l'espace public, veille pour la réalisation des chantiers à réduire l'impact de ses chantiers en termes de pollutions afin de minimiser la gêne aux riverains et aux usagers de la voie publique, en privilégiant des dispositifs de mise en œuvre entrant dans une logique de développement durable.

Les effets sur l'environnement pendant la période des travaux sont du fait de la nature du projet limités dans le temps avec une durée de travaux réduite à quelques mois.

Ils ont été intégrés dans le champ d'analyse de l'étude d'impact.

Pour limiter les nuisances sonores et visuelles, la Ville impose aux entreprises intervenant sur le chantier du projet d'aménagement des berges le respect des clauses du 5ème protocole de bonne tenue des chantiers (signé avec la fédération régionale des travaux publics d'Ile-de-France), ainsi que celles du cahier des clauses environnementales particulières, orientant vers le choix de matériels les moins impactant.

La nature des travaux intègre peu de travaux très bruyants. Les démolitions, qui sont ponctuelles et peu nombreuses, auront un impact limité.

Les travaux seront réalisés selon un phasage temporel précis, ayant pour objectif de minimiser les impacts concernant la circulation. Le travail mené en liaison avec la Préfecture de Police conduit à cibler la période estivale pour réaliser le recalibrage de la voie sur berges rive droite en bénéficiant d'une fermeture totale à la circulation comme habituellement pour Paris Plages.

Une campagne d'information sera réalisée auprès des riverains.

Tous les travaux seront réalisés de manière également à limiter les impacts sur la qualité de l'eau et la mise en suspension de particules fines. Pendant toute la durée du chantier, les voies publiques seront en permanence en état de propreté (pas de souillures telles que boues, pierres, eaux de ruissellement…). Pour l'archipel, en outre, afin de réduire les impacts du chantier sur les déplacements urbains, et la production de poussières et boues sur le chantier, le transport par voie fluviale des engins, matériaux et déchets sera autant que possible privilégié, conformément aux préconisations formulées dans l'étude d'impact.

Recommandation n° 8 :
« La commission d'enquête souligne l'intérêt de poursuivre l'aménagement des berges de la Seine afin d'assurer une réelle continuité et une parfaite complémentarité architecturale et culturelle entre les sites parisiens, d'une part, et d'offrir des équipements de proximité pour l'ensemble des habitants, d'autre part ».

Prise en compte de la recommandation n°8 :

Les berges de Seine bénéficient d'une situation exceptionnelle par leur proximité avec un nombre remarquable d'institutions de dimension nationale et internationale, notamment à vocation culturelle telle la colline des musées. De fait, elles en dessinent un parcours et un trait d'union, dont la mise en valeur, tant physique que symbolique, mérite d'être poursuivie. A ce titre, en complément des liaisons physiques prévues dans le cadre du projet, des synergies pourront être trouvées dans le cadre de la programmation des berges, à travers par exemple l'accueil ou l'accompagnement de festivals et grands événements qui

jalonnent l'année à Paris et pourront trouver un écho sur les berges (festival de l'Oh, fête des jardins, festival d'automne, Nuit Blanche, nuit des musées, Paris Quartier d'été…).

Au-delà du projet proposé à la concertation et à l'enquête publique et de son strict périmètre, l'étude et/ou la réalisation d'aménagements sont également engagées dans les 12ème, 13ème et 15ème arrondissements, au titre d'une politique de valorisation globale des berges et de l'espace public. Elles sont portées soit par la Ville de Paris soit par de Ports de Paris.

Ces aménagements contribueront à la continuité des parcours piétons et cyclables, à l'amélioration des accès au fleuve, à la valorisation des berges et au renforcement de la continuité écologique tout au long de la Seine. Ils répondent à une nouvelle conception de l'espace public, ouvert sur la diversification des usages et la modularité de ses composantes.

S'agissant de la rénovation de certains ports (port d'Austerlitz, port de Javel…), les objectifs du projet stratégique de Ports de Paris visent à leur meilleure intégration dans la ville et à leur développement en privilégiant une mixité d'usages.

Ports de Paris s'est en effet engagé dans une démarché affirmée d'intégration environnementale et sociétale de ses sites avec ses partenaires sur ses territoires. Cette ambition est notamment déclinée dans son projet stratégique 2010-2015. Fin juin 2011, le Conseil d'Administration de Ports de Paris a approuvé un schéma d'orientation des activités portuaires, qui met en évidence que le projet de Paris est en adéquation avec les axes d'évolution envisagés. Ce schéma précise notamment que « *les berges sont accessibles au public dans le respect de l'exploitation portuaire et des enjeux de sécurité pour permettre une circulation libre des piétons au bord de l'eau.* »

Dans le 13ème arrondissement, les aménagements portés par Ports de Paris visent à renforcer l'insertion des ports industriels de Tolbiac et National dans la Ville en lien avec le quartier universitaire et le futur quartier Massena Bruneseau de la ZAC PRG.

Cette problématique concerne également le port de Javel bas et le port industriel de la Bourdonnais, qui devraient accueillir de nouvelles activités liée à la logistique urbaine fluviale et aux transports de passagers, ainsi que les ports Victor et Issy-les-Moulineaux, qui en lien avec la mutation du secteur Seine Aval, verraient aussi se développer les activités d'animations loisirs et de transport de passagers, et une continuité piétonne entre le parc André Citroën et l'île Saint Germain.

Les projets portés par Ports de Paris visent la rénovation du bâtiment de la Batellerie pour l'accueil de bureaux et le développement de logistique urbaine, ainsi que le réaménagement du port d'Austerlitz pour faciliter la continuité piétonne, accompagner le projet de la ville de Paris, Docks en Seine et développer des fonctions fluviales, notamment dans le domaine du transport de passagers.

D'autres aménagements, portés par la Ville de Paris, contribueront à la continuité des parcours piétons en améliorant les accès au fleuve.

Dans le 12ème arrondissement, la Ville a engagé une réflexion avec Ports de Paris sur l'évolution du port de Bercy en y examinant une diversification des usages sur ce site, et sur l'amélioration de la liaison piétonne entre le bassin de l'Arsenal et le port de la Rapée.

Pour le 15ème arrondissement, la Ville de Paris élabore un programme, qui au-delà de l'arboretum déjà mis en place, vise à la remise en état du site de l'île aux Cygnes et à sa valorisation paysagère. Des études sont engagées afin de mettre en œuvre des continuités piétonnes et cyclables. De plus, un projet de piscine flottante sur Seine est à l'étude au pied du Parc André Citroën.

<u>Equipements de proximité</u>

Les contraintes liées à la réversibilité et au caractère inondable du site ne permettent pas la construction d'équipements pérennes. Pour la Ville, elles représentent une opportunité pour inventer une nouvelle façon d'aménager les lieux et de répondre aux usages.

S'adressant à des publics conquis ou nouveaux, mais aussi à des populations tenues éloignées des lieux habituels de la culture, la future programmation fera le lien entre exigence qualitative et accès au plus grand nombre. Les berges s'avèrent ainsi être un outil au service de la mise en réseau des multiples initiatives : associatives et institutionnelles, parisiennes et métropolitaines…, offrant ainsi un nouveau site de pratiques, ouvert au plus grand nombre.

L'esprit des berges vise à provoquer les rencontres entre l'ensemble des disciplines artistiques et des publics. Pour ce faire, les nombreux acteurs du secteur culturel (équipements de proximité tels les conservatoires, les bibliothèques ou médiathèques, les musées …), les associations ou collectifs (écoles d'art, de théâtre, de danse, de chant, collectifs d'artistes…) et les opérateurs culturels de la métropole ou à échelle internationale) doivent pouvoir s'emparer du site et de ses installations, qui seront notamment accueillies au pôle culture du Port de Solférino ou l'espace d'animation intergénérationnelle du pont Alexandre III.

Les activités physiques et sportives constituent également un fil rouge naturel sur les Berges de Seine, permettant de lier les différents points d'animation et d'activité. A l'image de l'ensemble du projet, le cadre de pratique est libre et évolutif. Il favorise des usages spontanés individuels, mais aussi collectifs. Il peut ainsi s'adapter au développement de pratiques sportives et de loisirs, évoluant selon les saisons, mais aussi les modes, et permettre l'organisation d'événements innovants et ludiques. Il prend notamment en compte une tendance générale qui voit les pratiques de bien-être (yoga, taï-chi, fitness) se développer de plus en plus.

Une équipe pluridisciplinaire a été récemment désignée pour la conception et la production déléguée d'animations sur les berges libérées de la circulation.
En association avec Didier Fusillier, notamment reconnu pour son implication comme directeur de Lille 3000, et Franklin Azzi Architecture, Artevia va investir cette nouvelle promenade piétonne, située à la charnière des espaces publics traditionnels, tels la grand place ou les parcs, et dont l'animation sera le terreau de l'inventivité et l'innovation urbaine, contribuant par là-même au renforcement de l'attractivité de la capitale.

Dans un esprit de « coopérative », mettant en participation la société parisienne et métropolitaine (universités, associations, acteurs de la connaissance et du savoir,…), la programmation comprendra des animations ouvertes au plus grand nombre autour des thèmes de la culture, de la nature, et du sport, tout en offrant des possibilités de développement économique. Le fonctionnement en coopérative favorisera la richesse des projets, la diversité des publics et le développement des pratiques amateurs. Les enfants et le lien intergénérationnel constitueront un point d'entrée majeur pour le choix des futures animations.

Le site sera par ailleurs valorisé par un aménagement simple et modulaire (le *Mikado*), qui permettra à la fois une identité forte des berges reconquises, favorable à leur bonne appropriation par le public et une réorganisation rapide de l'espace en fonction des usages.

3. Déclaration de projet et avis favorable à la poursuite de l'opération

Le Code de l'environnement impose que le conseil municipal se prononce sur l'intérêt général du projet dans un délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique.

En l'absence du respect de cette formalité, l'opération ne peut être réalisée sans nouvelle enquête.

La déclaration de projet comporte, conformément à l'article L.126-1 du code de l'environnement, les motifs et les considérations justifiant son caractère d'intérêt général, qui sont les suivants :

Considérant que les bénéfices attendus pour la collectivité et la métropole vont au-delà de l'actuel usage automobile des berges basses ; que la circulation automobile représente une entrave non négligeable à la protection et à la mise en valeur des berges de la Seine, classées au patrimoine mondial de l'UNESCO ;

Considérant que, comme l'a relevé la commission d'enquête, « *l'aménagement des berges, en particulier de la rive gauche, constitue une transformation majeure de l'organisation urbaine* » et que « *le passage d'un domaine réservé à la circulation motorisée au profit de la pluralité des usages urbains est une évolution importante* » ;

Considérant que comme l'a relevé la commission d'enquête, *« il émane de ces lettres ou observations des intérêts parfois très individuels* » ;

Considérant l'avis rendu le 23 juin 2011 par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France, autorité environnementale;

S'agissant de l'objectif d'intérêt général de rendre les berges aux piétons, faciliter les accès au fleuve et mieux relier les deux rives, mettre en œuvre une continuité des parcours piétons et cyclables le long de la Seine, améliorer la sécurité des déplacements

Considérant que seule la fermeture de la circulation sur les quais bas de la rive gauche permet d'atteindre cet objectif ;

Considérant que les objectifs poursuivis sont en cohérence avec ceux du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) et du Plan de Déplacements de Paris (PDP);

Considérant qu'une continuité des parcours piétons et cyclables est mise en place le long de la Seine, que la chaussée est conservée en l'état sur les quais bas rive gauche, avec la distinction entre la partie circulable et la partie piétonne ;

Considérant que le recalibrage et l'aménagement des rampes d'accès aux berges seront réalisés pour faciliter l'accès au site des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;

Considérant que les aménagements de la rive droite permettent de réaliser une nouvelle promenade entre l'Hôtel de Ville et le bassin de l'Arsenal et que quatre traversées piétonnes protégées par feux tricolores sont créées pour y accéder ;

Considérant que le projet d'aménagement des berges contribue à diminuer l'émission de gaz à effet de serre en favorisant les modes de transports doux et en participant au report modal et à améliorer la qualité de l'air ;

S'agissant de l'objectif d'intérêt général de développer et diversifier les usages, en offrant des activités sportives, culturelles, citoyennes, économiques liées à la nature et au fleuve et en trouvant des modalités de gestion afin que le plus grand nombre puisse bénéficier des activités proposées

Considérant que le projet offre de nouveaux usages avec une capacité de faire évoluer leurs aménagements dans le temps au rythme de leur appropriation;

Considérant que le schéma d'orientation des berges et des Ports de Paris, adopté par le conseil d'administration de Ports de Paris le 29 juin 2011, qui constitue une déclinaison territorialisée à l'échelle de Paris du projet stratégique 2010-2015, met en évidence la compatibilité du projet de reconquête des Berges de Seine;

Considérant que le projet a un impact positif sur l'activité économique, en particulier sur le transport fluvial de passagers et de marchandises.

S'agissant de l'objectif d'intérêt général de valoriser ce site unique, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité, porteur de l'identité de Paris, en développant l'intégration urbaine et paysagère, en supprimant l'aspect autoroutier des berges rive gauche et rive droite et de leurs abords, en offrant un paysage nouveau réconciliant la ville et son fleuve

Considérant que le projet valorise ce site unique, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité, porteur de l'identité de Paris, en mettant en valeur les perspectives des ponts et monuments inscrits ou classés en développant l'intégration urbaine et paysagère, en supprimant l'aspect autoroutier des berges rive gauche et rive droite et de leurs abords, en offrant un paysage nouveau réconciliant la ville et son fleuve, et en facilitant l'accès aux abords directs du fleuve dans des espaces appropriés pour l'observation, et renforçant l'attrait de ce patrimoine et de sa valeur ;

Considérant que la couverture totale ou partielle des voies sur berges mentionnée dans certains avis bouleverserait la morphologie de ce site classé ; que la Ville de Paris cherche à rester fidèle à l'esprit des grands principes d'aménagement qui sous-tendent le classement au patrimoine mondial de l'UNESCO ; que ces derniers sont contenus dans le cahier des prescriptions architecturales et paysagères établi par la Ville de Paris, l'APUR, Ports de Paris et l'Architecte des Bâtiments de France;

Considérant que les espaces reconquis sur les berges de la rive gauche accueilleront un nouveau public et permettront de mieux faire connaître le classement au patrimoine mondial de l'UNESCO;

Considérant que au regard des craintes exprimées par le public sur l'impact négatif que pourraient avoir les futures animations sur le paysage architectural et patrimonial du site que le site des berges de Seine est un paysage remarquable, inscrit au patrimoine mondial et que certains de ses monuments ou parties sont inscrits, classés ou intégrés dans le périmètre de Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), et que la Ville de Paris confirme se conformer aux dispositions réglementaires en saisissant les services nationaux compétents pour l'obtention des autorisations ou avis à recueillir dans le cadre du projet, que le projet se conforme aux exigences du et que la commission d'enquête « *retient les orientations de la Ville de Paris de rester fidèle à l'esprit des aménagements qui sous-tendent le classement au patrimoine mondial de l'UNESCO* ».

S'agissant de l'objectif d'intérêt général de renforcer la continuité écologique de la Seine et ses abords, dans le cadre des orientations définies par le PADD qui prévoit la mise en valeur de la Seine et la préservation de la biodiversité

Considérant que l'objectif de renforcement de continuité écologique de la Seine est poursuivi par la mise en valeur de la Seine et par la préservation de la biodiversité, à travers les axes d'intervention suivants:

- suppression de la circulation sur les berges basses et de leur image routière
- mise en place d'un archipel, créant une capacité de générer de la nature en lien avec le fleuve sur les cinq iles qui le composent, sa périphérie, et dans l'eau et propice à l'installation et au développement d'une biodiversité propre aux rives du fleuve
- végétalisation des fonds de quai

Considérant le partenariat noué avec l'Agence de l'Eau Seine Normandie dans les domaines de l'écologie urbaine et de la biodiversité;

Considérant que le projet s'inscrit dans une dynamique d'aménagement et de valorisation des berges de Seine, mise en œuvre de façon concertée et participative, à l'échelle métropolitaine;

Considérant que le projet s'inscrit dans les grands axes du Plan Biodiversité de Paris ;

Considérant que le projet a pour vocation d'améliorer le cadre et donc la qualité de vie des habitants;

S'agissant des inquiétudes formulées par le public en matière de circulation et de nuisances associées

Considérant qu'il ressort des observations exprimées par le public de fortes inquiétudes quant à l'intervention des services de secours ; mais que le projet prévoit qu'une voie restera libre en permanence sur la berge basse de la rive gauche afin d'offrir aux véhicules de secours l'accès au site par les rampes et que la commission d'enquête souligne que « *l'accès demeure assuré en permanence pour les services publics, d'urgence et de sécurité* »;

Considérant que le thème des déplacements, notamment automobiles, représente un enjeu sensible, mais que les voiries auront la capacité d'absorber les reports, en notant toutefois une légère augmentation de la moyenne des temps de parcours et que, comme l'a relevé la commission d'enquête, « *le principe de réversibilité sous-tend le retour à la fonctionnalité actuelle de circulation des voies sur berge rive gauche* » ; que le quai haut Anatole France, élargi à trois files de circulation sur une centaine de mètres précédant le carrefour du pont de la Concorde, permet d'offrir une capacité supplémentaire de trafic pour éviter tout risque de congestion en amont et que cet aménagement s'est appuyé sur l'expertise des services compétents de l'Etat (DRIEA) sur la base de projections de trafic réalisées par la Ville ;

Considérant que les aménagements prévus au vu des résultats de l'étude d'impact n'ont pas d'incidence acoustique significative sur les quais de la rive droite et que pour la rive gauche les augmentations de bruit sont peu significatives, sur les quais hauts, du fait des effets croisés de l'augmentation de trafic et de la diminution de la vitesse moyenne;

S'agissant de la prise en compte du risque inondation

Considérant que le projet a été conçu pour ne pas avoir d'incidence sur le risque inondation et qu'il se conforme aux obligations du PPRI, en mettant en place des installations légères, souples et démontables et que la commission d'enquête a pris note de « *l'évolutivité et de la modularité des aménagements afin de répondre aux besoins des usagers et aux conditions particulières applicables à un site classé et à une zone inondable* ».

S'agissant de lever les réserves formulées par la commission d'enquête

Considérant que le projet s'est construit autour de la notion de réversibilité, exigée par la Préfecture de Police et définie comme le retour à la fonctionnalité de circulation générale de la voie sur berge basse rive gauche, en prévoyant notamment que:

– les travaux réalisés sur les berges basses comme sur les quais hauts laissent la possibilité, sans travaux lourds de reconstitution, d'un retour à une voie ouverte à la circulation générale

– la chaussée est conservée en l'état, avec la distinction entre la partie circulable, aussi pertinente pour assurer la continuité cyclable, la desserte des services de secours, d'entretien et des livraisons, et les trottoirs latéraux.

- les aménagements des quais hauts permettront, moyennant des travaux légers un retour rapide à une situation proche de la situation initiale avec en outre des capacités d'écoulement du trafic augmentées à leur niveau.
- les aménagements prévus sur le site soient « légers » et réversibles
- l'emmarchement soit démontable et puisse être retiré à tout moment

et que la commission d'enquête «*note avec satisfaction que la réversibilité constitue une option retenue par le maître d'ouvrage* » ;

Considérant que les échanges avec Ports de Paris et VNF permettent d'intégrer sur le port du Gros Caillou les projets et fonctionnalités de chacun :

- le transfert de la zone de découplage de 200 m dans le 16ème arrondissement au niveau du quai Louis Blériot fait l'objet d'un accord de principe de VNF et permet sa transformation en une zone d'accostage d'urgence, d'une longueur réduite à 125m sur la partie amont du port du Gros Caillou.
- pour la zone d'attente des mariniers, son déplacement au port de la Bourdonnais en aval du pont de l'Alma est à l'étude, par Ports de Paris et le Service de Navigation de la Seine, afin de rendre disponible le linéaire dévolu à de nouvelles escales de transport de passagers sur le port du Gros Caillou en amont du pont de l'Alma.

Et que compte tenu des dimensions du port du Gros Caillou, il est ainsi possible d'installer:

- un port public sur 100 m de long en partie centrale
- en aval de celui-ci, l'archipel sur 180 m et des escales de transport de passagers
- en amont, un emplacement pour la péniche dédiée au sport et une zone d'accostage d'urgence de 125 m

Considérant l'avis favorable de la commission d'enquête ;

Considérant que la Ville a levé les réserves et pris en compte les recommandations de la commission d'enquête ;

Considérant qu'aucune modification n'a été apportée au projet soumis à l'enquête publique;

Pour ces raisons et au regard du dossier d'enquête, après avoir pris en compte des observations du public, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, et eu égard aux réponses que la Ville entend y apporter, ce projet doit être déclaré d'intérêt général.

***

Je vous propose en conclusion de :

- prendre acte des résultats de l’enquête publique et notamment des réserves et recommandations de la commission d’enquête en y apportant les réponses énoncées ci-dessus,

- déclarer l’intérêt général de l’ensemble de l’opération d’aménagement des berges de Seine;

- donner un avis favorable à la poursuite de l’opération;

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir délibérer.

Le Maire de Paris