



Bilan des Berges de Seine

Ainsi qu'elle s'y est engagée, notre collectivité présente aujourd'hui le bilan de l'aménagement des berges. Ces espaces inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO étaient depuis plusieurs décennies totalement dédiés à un trafic automobile de type autoroutier. Ils permettent aujourd'hui aux Parisiens, aux Franciliens et aux amoureux de Paris de se promener et de s'oxygéner dans un cadre unique et préservé.

Les objectifs de cette opération appréciée des Parisiens ont été clairement exposés et approuvés lors du Conseil de Paris des 5 et 6 juillet 2010. Il s'agissait de rendre les berges aux piétons et aux cyclistes, de faciliter les accès au fleuve, de mieux relier les deux rives, de créer une continuité des parcours le long de la Seine, et d'améliorer la sécurité des déplacements. Dans le même temps, nous nous étions fixé pour objectif de développer et de diversifier les usages, en offrant des activités liées à la nature et au fleuve, et en trouvant des modalités de gestion telles que le plus grand nombre puisse bénéficier de ces activités. Toutes ces évolutions devaient permettre de valoriser ce site unique en développant son intégration urbaine et paysagère et en réconciliant ainsi le fleuve et la ville. Enfin, au travers de cette mutation profonde du site, c'est la continuité écologique de la Seine et de ses abords qui devait se trouver renforcée.

Aujourd'hui, le paysage des berges rive gauche a été transformé dans le respect d'un site exceptionnel qui relie cinq ponts majeurs de Paris, du Musée d'Orsay au Musée du Quai Branly. Pour garantir la qualité du projet, une charte des usages et des occupations a été élaborée avec Ports de Paris et le Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine.

Au-delà de sa vocation de promenade pour les piétons et les cyclistes, des usages variés ont vu le jour dans ce nouvel espace public de 4,5 hectares, grâce à des équipements en libre accès, et à une programmation événementielle diversifiée. Le public a pu s'approprier le site à son rythme et découvrir les trois pôles aménagés autour des thèmes de la nature, du sport et de la culture.

1. Un nouvel équipement au service de multiples usages

La valorisation du site a d'abord nécessité des aménagements destinés à faire disparaître les caractéristiques autoroutières de l'ancienne voie express. C'est pourquoi ont été réalisés des travaux de réduction des dénivelés entre chaussée et terre-plein, de réfection et de transformation des revêtements au sol, de rénovation des mobiliers et d'installation d'éclairage, de nettoyage des voûtes des ponts et de l'ensemble de la culée du pont Alexandre III, et de végétalisation en fond de quai.

Parallèlement, un ensemble d'équipements a été mis au service des usagers du site dans le cadre d'une programmation constamment renouvelée :

- L'embarquement au port de Solférino, liant le quai haut et le quai bas face au musée d'Orsay. Très fréquenté pour la contemplation de la Seine, il sert aussi lors des concerts, des spectacles et des projections sur la Seine ;
- L'archipel, ce jardin flottant composé de 5 îles pour découvrir la faune et la flore de la Vallée de la Seine, qui a connu une fréquentation hors normes (plus de 600 000 visiteurs à ce jour) ;
- Les mikados utilisés dans diverses configurations tout au long du site : assises, gradins ou agrès. La scène mikado au port de Solférino a accueilli plus de 50 événements culturels ;
- Les tables « mille pattes » au port de Solférino et au port des Invalides, pour se restaurer ou jouer avec leurs plateaux de jeux sérigraphiés. Ils ont été empruntés plus de 5000 fois ;
- Le mur d'ardoise de 20 m de long en libre accès, avec des craies XXL mises à disposition des enfants ;
- Les containers vitrés « Zzzz » et les tipis pour enfants réservables gratuitement pour passer un moment avec des amis, en famille, ou fêter un anniversaire, ont connu un important succès. Le container vitré « You » au port des Invalides accueille le public en libre accès pour des mini-expositions.
- Les buvettes de Mozza & Co et d'Omnivore et leurs triporteurs, offrant une restauration de qualité, tout comme les terrasses de « En attendant Rosa », du « Flow » et de « Faust » très fréquentées tout l'été ;
- Les équipements sportifs : la piste d'athlétisme au port du Gros Caillou, où plus de 3000 personnes se sont chronométrées sur les 4 couloirs de 100 m, la structure en bois « Le Zen » accueillant des milliers de personnes

pour des cours de coaching sportif, le mur d'escalade et parcours d'habileté pratiqué par des milliers d'enfants, les fontaines d'eau potable le long de la promenade ;

- Des accroche-vélos répartis sur les 3 ports, et 3 stations Vélib' ayant enregistré plus de 75 000 mouvements avec une régulation naturelle satisfaisante.

- Des innovations technologiques : la « douche sonore » sous le pont de la Concorde, permettant d'écouter ou de diffuser de la musique depuis un Smartphone, les bornes Wifi installées au niveau de l'embarquement et de l'archipel qui avec plus de 25 000 sessions ouvertes, sont les plus utilisés de la capitale.

Ces équipements ont permis à plus d'1,5 million de personnes de profiter d'une grande diversité d'activités et de loisirs. La vie des berges s'est prolongée également sur internet et sur les réseaux sociaux (330 000 visiteurs sur le site lesberges.paris.fr, plus de 1500 abonnés pour la Newsletter mensuelle et plus de 700 utilisateurs de l'application mobile Les Berges lancée avec SFR). Ce succès a été abondamment relayé par la presse internationale. Plusieurs délégations étrangères ont d'ores et déjà été reçues, montrant l'intérêt que ce projet innovant suscite aussi hors qu'en France.

2. Des impacts maîtrisés

21. Impact économique

Sur un plan économique, les activités nouvelles de restauration ont permis de créer plus de 70 emplois afin de faire fonctionner les terrasses et les buvettes, qui ont pu servir jusqu'à 300 couverts et accueillir jusqu'à 2000 personnes par jour. Dans le même temps, le projet des berges a eu un impact significatif sur les activités déjà présentes, notamment au port de Solferino : la fréquentation de l'escale Musée d'Orsay du système de navettes Batobus a connu une augmentation de 7 % en juillet et en août par rapport aux mêmes mois de 2012. Une tarification promotionnelle spéciale berges sur le Pass' annuel a favorisé l'utilisation du fleuve pour relier la rive gauche et les aménagements de la rive droite, y compris lors de Paris Plages.

22. Impact sur la circulation générale

La circulation générale, la circulation des bus et le temps d'intervention de la BSPP constituent des indicateurs suivis avec la Préfecture de Police et la RATP, au titre de la clause de réversibilité du projet.

Les évolutions de la circulation suite à la fermeture de la voie express rive gauche sont conformes aux résultats des études et des simulations menées au préalable par les services de la Ville et la Préfecture de Police. Les modifications restent supportables et maîtrisées, même si certains secteurs plus sensibles aux perturbations ponctuelles requièrent une vigilance continue. Sur la rive gauche, depuis la fermeture du 28 janvier 2013, le report de la circulation sur le quai Anatole France, induit un ralentissement localisé et un allongement limité à quelques minutes pour la traversée de Paris d'Est en Ouest. La création d'une troisième file de circulation (sans suppression de la voie de bus) en amont du pont de la Concorde favorise l'écoulement du trafic dans ce carrefour pour réduire la remontée de files. Ainsi, le quai Anatole France absorbe respectivement en matinée et en soirée 50 % (soit 1100 véhicules supplémentaires par heure) et 30% (soit 700 véhicules supplémentaires par heure) du trafic de l'ancienne voie express rive gauche aux heures de pointe. D'autres phénomènes sont constatés, en particulier rue de Rivoli, entre le souterrain Lemonnier et la place de la Concorde. Il s'agit d'un report de 20% du trafic de la voie express le matin avant sa fermeture et d'environ 15% le soir. Aucun report sur le réseau dans le 7^e arrondissement n'est avéré. Les difficultés qui subsistent devant l'Assemblée Nationale au niveau du pont de la Concorde font l'objet d'une attention particulière.

Sur l'itinéraire allant du quai d'Ivry au quai d'Issy en passant par les quais rive gauche, on constate une dégradation modérée des temps de parcours. Elle est d'environ 4 minutes le matin et 2 minutes en soirée pour un temps de parcours total d'environ 37 minutes. Sur l'itinéraire allant du Pont Neuf au Pont de la Concorde, nettement plus impacté par le projet, la hausse du temps de parcours est de 3 minutes à l'HPM et 4 minutes à l'HPS. On rappellera que les augmentations de temps de parcours en rive gauche estimées dans les études étaient de 6 minutes. La situation réelle est donc légèrement plus favorable. Rive droite, on constate enfin un allongement du temps de parcours sur l'itinéraire allant de la place de la Bastille au Trocadéro. Il est de l'ordre de 6 à 7 minutes aux heures de pointe, sur un temps de parcours d'une vingtaine de minutes. Cette hausse, qui n'est pas

nécessairement imputable à la seule fermeture de la voie expresse rive gauche, peut aussi résulter d'autres projets de voirie rive droite.

Globalement, le nouvel équilibre des flux de circulation a mis plusieurs mois à se stabiliser. Après 9 mois de fermeture, on peut constater qu'un nouvel équilibre s'est dessiné. On peut également noter que la circulation est moins perturbée lors des épisodes de crues légères (à partir des 3,20 m à l'échelle d'Austerlitz). Concernant les temps de parcours, on enregistre, sur les mêmes périodes étudiées, une baisse des vitesses moyennes de l'ordre de 4%.

23. Impact sur la circulation des bus et des véhicules de secours

La modification du plan de circulation entraîne, comme cela avait été anticipé, une légère augmentation des temps de parcours des bus du secteur. Elle est toutefois très variable d'une ligne à l'autre : sur les dix lignes faisant l'objet d'un suivi particulier avec la RATP, sept connaissent sur les tronçons étudiés une augmentation du temps de parcours comprise entre 0 et 3 minutes. Pour trois lignes, la variation peut aller jusqu'à 4 ou 5 minutes, mais cette hausse étant observée en heure creuse, elle n'est pas uniquement imputable à l'aménagement. Dans le but d'optimiser les temps de parcours, les services ont engagé un travail avec la RATP pour identifier les points « durs » et trouver des solutions d'amélioration sur certains carrefours.

Le Préfet de Police avait souhaité suivre les conditions d'intervention de la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris. Elles n'ont pas subi d'évolution notable et le délai maximal d'intervention sur les 12 casernes les plus proches de la Seine reste de l'ordre de 6 minutes.

24. Impact sur la sécurité et la tranquillité

En matière de sécurité routière, il est encore trop tôt pour dessiner une tendance. Sur le secteur couvrant l'ensemble du quai haut de la rive gauche, on constate un nombre équivalent d'accident. On peut même noter qu'aucun accident impliquant des piétons n'est pour l'heure à déplorer.

En matière de sécurité et de tranquillité publique, un règlement intérieur spécifique des berges a été co-signé avec la Préfecture de Police et Ports de Paris afin de veiller à l'utilisation respectueuse des équipements. L'ensemble du site a bénéficié d'un dispositif de gardiennage des équipements les plus sensibles et de lutte contre les incivilités, avec une présence humaine 24 h/24 sur tout le parcours, le passage des équipages municipaux de la DPP et des forces de police. Concernant les contrôles d'accès au site pour les véhicules autorisés et les livraisons, 3 barrières amovibles avec code ont été installées en haut des rampes d'accès, afin de limiter les intrusions et d'assurer la sécurité des usagers de l'aire piétonne. Parallèlement, les agents de la DPP ont mené tout l'été un travail de prévention et d'explication.

Enfin, 8 caméras de vidéo-protection ont été déployées sur le site. L'absence d'incident, à l'exception de quelques dégradations limitées, démontre que le fonctionnement a été globalement satisfaisant.

25. Impact sur l'environnement

Une première campagne de mesures de la qualité de l'air été menée au mois de septembre par le Laboratoire d'Hygiène de la Ville de Paris. Elle a permis de révéler une baisse de la pollution liée à la circulation automobile aux deux extrémités de la zone aménagée (Solférino et Gros Caillou), sans qu'aucune hausse ne soit parallèlement constatée sur la portion centrale de l'aménagement. Une deuxième campagne de mesures hivernales est en cours pour mieux évaluer l'évolution sur le long terme de la qualité de l'air.

Quant au bruit, les premières mesures réalisées par Bruitparif montrent une relative stabilité du niveau de bruit en quai haut par rapport à la situation antérieure. On peut simplement noter que l'écart entre les niveaux de nuit et de jour s'est légèrement réduit. Les mesures se poursuivent et les résultats observés après une année pleine permettront de confirmer ces tendances.

Enfin, en matière de biodiversité, une étude sur les milieux naturels liés au fleuve se poursuit : le recueil des données d'inventaires faunistiques et floristiques et le diagnostic des habitats naturels présents dans la Seine et sur

ses berges ont constitué des premières étapes. Il en ressort que les jardins flottants contribuent à offrir des formes d'habitats humides qui manquaient cruellement. La nouvelle phase de l'étude proposera des aménagements pour répondre aux déficits d'habitats naturels, ainsi que des orientations pour satisfaire les exigences inhérentes au développement des espèces naturelles et de celles qui les accompagnent, pour leur développement. La Ville de Paris s'est d'ailleurs vu remettre le prix du concours 2013 « Capitale Française de la biodiversité », organisé chaque année par NATUREPARIF, pour son projet de trame bleue.

3. L'intégration de la problématique des crues

Le projet en rive gauche a été conçu dès l'origine en tenant compte des contraintes d'inondabilité du site, avec des équipements démontables et amovibles dans des délais très courts. Depuis le début du mois de novembre, un cahier de consignes de crue élaboré avec la Préfecture de Police a été institué, au titre du Plan de Prévention des Risques d'Inondation de Paris, pour la période à risque de 6 mois. A partir de l'atteinte d'un niveau prédéfini, la Seine fait l'objet, en partenariat avec les services de l'Etat, d'un suivi particulier grâce au site internet « vigicrues ». La mise en alerte des moyens de la Ville et de ses prestataires permet d'obtenir une grande réactivité, pour mener en 24 heures les opérations de « déséquipement » lorsque le risque de crue est identifié. C'est ainsi que le démontage d'urgence a été effectué le dimanche 10 novembre après le franchissement du seuil de 3,20 m, démontrant l'efficacité du système. Le niveau de la Seine ayant suffisamment baissé, le réaménagement du site en configuration hivernale a été lancé le 29 novembre.

Six mois après leur inauguration, il est possible de dire que les Parisiens se sont pleinement appropriés les berges. Les études quantitatives et qualitatives font en effet état d'un engouement qui valide la démarche entreprise en 2008 pour redonner vie à cet espace unique. Il s'agit donc aujourd'hui d'entretenir et d'amplifier les dynamiques urbaines, économiques et écologiques à l'œuvre sur des berges.

Le Maire de Paris