

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville  
et transmise au représentant de l'Etat

le 22 décembre 2011.

## **CONSEIL DE PARIS**

### **Conseil Municipal**

#### **Extrait du registre des délibérations**

-----

**Séance des 12, 13 et 14 décembre 2011**

**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.

**Mme Anne HIDALGO, rapporteure.**

-----

**Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil municipal,**

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de l'environnement, et notamment l'article L.126-1 ;

Vu la délibération 2010 SG 155 en date des 5 et 6 juillet 2010, approuvant les objectifs poursuivis pour l'aménagement des berges de Seine (1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements) et les modalités de la concertation préalable ;

Vu la délibération 2011 SG 15 en date des 7 et 8 février 2011, approuvant le bilan de la concertation préalable et arrêtant le dossier définitif du projet ;

Vu la délibération 2011 SG 165 en date du 7 juin 2011, autorisant le dépôt des demandes d'autorisation d'urbanisme relatives au projet d'aménagement des berges de Seine ;

Vu l'arrêté municipal du 9 juin 2011 prescrivant l'ouverture du 4 juillet 2011 au 2 septembre 2011 inclus de l'enquête publique relative au projet d'aménagement des berges de Seine à Paris 1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements correspondant à une opération susceptible d'affecter l'environnement au titre des travaux d'investissement routier d'un montant supérieur à 1,9 M€, conduisant à la création de nouveaux ouvrages ;

Vu le dossier d'enquête publique relatif au projet d'aménagement des berges de Seine, à Paris 1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements ;

Vu la décision de prorogation de la commission d'enquête du 2 août 2011 ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement des berges de Seine Paris 1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements en date du 23 juin 2011 ;

Vu le rapport, l'avis et les conclusions de la commission d'enquête publique remis le 19 octobre 2011 ;

Vu le projet de délibération, en date du 29 novembre 2011, par lequel M. le Maire de Paris lui propose de :

- prendre acte du résultat de l'enquête publique et notamment des réserves et des recommandations émises par la commission d'enquête en y apportant les réponses énoncées ;

- déclarer l'intérêt général de l'opération ;

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

Vu la saisine du Conseil du 1<sup>er</sup> arrondissement en date du 22 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Maire du 1<sup>er</sup> arrondissement, en date du 22 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Conseil du 4<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 5 décembre 2011 ;

Vu la saisine du Maire du 4<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 22 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Conseil du 5<sup>ème</sup> arrondissement en date du 1<sup>er</sup> décembre 2011 ;

Vu la saisine du Maire du 5<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 22 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Conseil du 6<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 29 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Maire du 6<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 2 décembre 2011 ;

Vu l'avis du Conseil du 7<sup>ème</sup> arrondissement en date du 29 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Maire du 7<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 2 décembre 2011 ;

Vu l'avis du Conseil du 8<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 29 novembre 2011 ;

Vu la saisine du Maire du 8<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 22 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Conseil du 12<sup>ème</sup> arrondissement en date du 5 décembre 2011 ;

Vu la saisine du Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 22 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Conseil du 13<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 30 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Maire du 13<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 23 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Conseil du 15<sup>ème</sup> arrondissement en date du 5 décembre 2011 ;

Vu la saisine du Maire du 15<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 22 novembre 2011 ;

Vu l'avis du Conseil du 16<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 28 novembre 2011 ;

Vu la saisine du Maire du 16<sup>ème</sup> arrondissement, en date du 22 novembre 2011 ;

Sur le rapport présenté par Mme Anne HIDALGO, au nom de la 8<sup>ème</sup> Commission,

## **I/ Sur l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête.**

Considérant que l'opération d'aménagement des berges de Seine a donné lieu à une enquête dont l'objet concerne les travaux d'investissement routier d'un montant supérieur à 1,9 M€ dont le dossier d'enquête est intitulé « Enquête publique portant sur l'aménagement des berges de Seine à Paris 1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements ».

Considérant qu'en 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 cisailant 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. 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.

Considérant qu'en 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 2,3 km et que les aménagements prévus offriront au plus grand nombre un espace de 4,5 hectares.

Les voies sur berges basses sont débarrassées de l'ensemble des équipements routiers (rambarde, 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 est élargi à trois files de circulation sur une centaine de mètres précédant le carrefour du pont de la Concorde.

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.

## **II/ Sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquêtes.**

### **1. Sur l'enquête relative à la déclaration d'intérêt général de l'opération.**

Considérant que la commission d'enquêtes a rendu un avis favorable à la déclaration d'intérêt général du projet d'aménagement des berges de Seine dans à Paris 1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements assorti de deux réserves et de huit recommandations ;

#### **Sur la première réserve.**

*« 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. »*

Considérant que la notion de réversibilité vise à permettre de rouvrir à la circulation générale les berges basses de la rive gauche et que 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 ;

Considérant que 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 ; que la circulation et sa fermeture sur les voies sur berges relèvent de sa compétence ;

Considérant qu'une fois la fermeture à la circulation générale mise en œuvre, la Ville et la Préfecture de Police 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 ;

Considérant que 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 et que les aménagements conçus se traduisent par des interventions légères, sans bouleversement physique ; que la chaussée est conservée en l'état, avec la distinction entre la partie circulaire, qui est aussi pertinente pour assurer la continuité cyclable, la desserte des services de secours, d'entretien et des livraisons, et les trottoirs latéraux et que l'emmarchement est démontable et peut être retiré à tout moment ;

Considérant que la 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 la signature a été autorisée lors de la séance du Conseil de Paris dans sa séance des 14 et 15 novembre derniers et que l'occupation du tunnel constitue une tranche conditionnelle et prévoit des modalités souples d'utilisation non pérennes ;

Considérant que 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 ;

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

## **Sur la deuxième réserve.**

*« 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 marinières, aménagée et équipée, à un endroit approprié à Paris en accord avec Ports de Paris. »*

Considérant que 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 ; que 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 ; que 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 et que 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 ;

Considérant que 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 et que le travail approfondi engagé dès la concertation avec Ports de Paris et Voies Navigables de France (VNF) 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 ;

Considérant que 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 ; que le transfert de la zone de découplage de 200 m dans le 16<sup>ème</sup> 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 et qu'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 ;

Considérant que pour la zone d'attente des marinières, 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 ;

Considérant 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.

## **Sur les 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. »*

Considérant que la Ville confirme que des alternatives de fermetures, soit calendaires, soit spatiales ne répondent pas aux objectifs du projet d'aménagement des berges, approuvés par le Conseil de Paris lors de la séance des 7 et 8 février 2011 ;

Considérant que 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 ;

Considérant que 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 ; que 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 »* et que dans tel cas, 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. »*

Considérant que 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 ; que 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 ; que 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 et que 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 ;

Considérant que la perspective de la mise en œuvre de matériels à grande capacité sur le RER A, 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; que dans le cadre du schéma directeur du RER C adopté par le STIF, différentes mesures sont prévues pour rendre cette ligne plus attractive ; que 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 ; que 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 ; que des aménagements ponctuels en faveur des bus sur le quai des Tuileries et le quai d'Orsay ont été accueillis favorablement par la RATP ; que les modélisations de trafic ont tenu compte des fréquences des lignes validées par la RATP, correspondant à l'offre du STIF à réaliser ; que des mesures de régulation des feux contribueront à favoriser la circulation des bus et que 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 ;

Considérant que s'agissant des circulations douces, de nouvelles stations Vélib', situées à proximité des quais libérés de la circulation sont à l'étude ; que Vélib' transporte chaque jour autant de voyageurs que cinq lignes de bus ou que le tramway des Maréchaux sud ; que 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 ; que 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 ; que ce schéma prévoit également l'achèvement de la piste « Seine » prévoyant un itinéraire continu sur chacune des deux rives ; que le projet d'aménagement des berges de Seine 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 et que sur la rive gauche, des aménagements sur les quais hauts assureront la continuité des itinéraires pour les cyclistes et que les berges basses seront ouvertes aux vélos ;

Considérant que l'innovation en matière de mobilité passe également par la promotion des alternatives à la possession d'un véhicule individuel et qu'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) ; que 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 ; que cette offre nouvelle se veut complémentaire de l'offre existante, et notamment des taxis ; qu'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 et que ce projet contribuera à diminuer encore le taux de motorisation des ménages de la Métropole ;

Considérant que 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 ; que 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 ;

Considérant qu'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 ;

Considérant qu'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 et qu'il comprendra trois lignes et permettra d'aller de Suresnes à Maisons-Alfort et Vitry en passant par Paris, à l'horizon 2013 ; que ce transport public fluvial 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 et que la Ville travaille avec le STIF au positionnement des escales, en lien avec les berges requalifiées ;

Considérant que 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 ont été approuvées par délibération 2011 DVD 210 lors des séance du Conseil de Paris des 14 et 15 novembre 2011 et que la phase de concertation devrait se dérouler au cours des mois de janvier et février 2012 ;

Considérant que la région Ile-de-France génère annuellement un trafic d'environ 250 millions de tonnes de marchandises et que le trafic fluvial en représente moins de 10% ; que 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 ;

Considérant que 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 ; que le projet situé au port de la Bourdonnais, qui devrait être opérationnel à l'été 2012, vise à approvisionner en fluvial environ 90 magasins d'une chaîne de distribution, avec une plateforme utilisée en matinée et rendue à la promenade ou à des occupations temporaires l'après-midi et le weekend ; que Ports de Paris porte également un projet ambitieux de création d'un hôtel logistique desservi par voie d'eau au cœur de la capitale ; que les anciens magasins généraux d'Austerlitz, construits au début du 20<sup>ème</sup> 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 ; que Ports de Paris a publié un appel à candidature début mai et que 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 ;

Considérant que 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 ».*

Considérant que 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 ; que 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 et qu'à 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 deux rives ;

Considérant que 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 24 heures sur 24 ;

Considérant que 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) ;

Considérant que 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 ;

Considérant que l'archipel, ensemble de jardins flottants de nature exceptionnelle, pourra recevoir une fréquentation maximale de 750 personnes ; que des modalités particulières de contrôle d'accès et gestion du public sont prévues ; que pendant les heures d'ouverture au public, deux agents d'accueil et de surveillance (deux au minimum simultanément) seront présents ; qu'un dispositif de comptage en temps réel des effectifs est prévu ; qu'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 ; que pendant les périodes de fermeture, les trois passerelles d'accès depuis le quai seront relevées, telles des pont-levis, pour éviter toute intrusion ; qu'un règlement similaire à celui des parcs et jardins de Paris sera établi ; que 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 et qu'en période de crue et qu'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 ;

Considérant que s'agissant du ramassage des déchets et du nettoyage du futur aménagement des berges de Seine, ils ont été dimensionnés selon les spécificités des sites ; que les moyens à mettre en œuvre seront notamment fonction des usages associés aux lieux, de leur fréquentation et du linéaire concerné ; que les prestations de balayage manuel, de lavage et de balayage mécaniques,

ainsi que le nettoyage des espaces végétalisés seront réalisées selon des fréquences adaptées selon les saisons hautes (de mai à septembre) et basses (d'octobre à avril) ;

#### **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 réglementaires, 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 ».*

Considérant que, 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* » et que 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 ;

Considérant 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 ;

Considérant 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 ; qu'en amont, la Ville travaille en étroite collaboration avec l'ensemble des acteurs institutionnels concernés et que 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 ;

Considérant que 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 et que 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 ;

Considérant que 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 ; que 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 ; que 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 ; que l'UNESCO délivre un label et qu'il n'existe pas de contrainte juridique liée à l'inscription au titre du patrimoine mondial ; que 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, et qui

a bénéficié d'une présentation fin novembre ; que 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 ; que ce dernier rétablit le lien historique entre Paris et son fleuve que la voie sur berge était venue fragmenter spatialement ; que tous les publics pourront s'approprier ce site et qu'enfin, le projet offre 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 ».*

Considérant que 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 ; 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 et que le projet des berges de Seine est perçu comme un projet qui *« améliore Paris, la Seine et la vie des Parisiens »* ;

Considérant 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 ; qu'en particulier, sur la rive gauche, la libération de la circulation induit une amélioration significative au plan acoustique pour les bateaux-logements ;

Considérant que des mesures de bruit et de qualité de l'air pourront être réalisées ultérieurement aux emplacements pour vérifier leur évolution ;

Considérant que Ports de Paris porte une attention toute particulière aux nuisances et incompatibilités de voisinage susceptible d'être générées par l'activité des titulaires de son domaine public ; que 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 »* et que ces contraintes s'appliqueront bien évidemment aux futurs titulaires des anneaux commercialisés sur le site ;

Considérant que 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 ;

Considérant que 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 ; que 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 et que 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 ;

Considérant que les deux aménagements majeurs du site, que sont l'archipel et l'embarquement, ne seront pas, bien entendu, source de nuisances et au contraire, procureront des avantages pour les usagers; que l'archipel, jardin flottant, constitue 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 ; que sa géométrie s'inscrit dans le respect du langage fluvial ; qu'il offre aux promeneurs la possibilité de renouer avec le fleuve et de se détendre ; qu'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 ; que l'apport du végétal est propice à l'installation et au développement d'une biodiversité propre aux rives du fleuve ; que l'embarquement, conçu de manière à pouvoir être démontable en cas d'inondation, est un escalier de liaison, qui permet aux promeneurs et usagers des berges de rejoindre le quai bas ou le quai haut et qu'il offrira des points de vue nouveaux, ouverts sur un panorama exceptionnel et permettra, occasionnellement, des spectacles sur la Seine ;

Considérant que la Ville de Paris confirme que l'exploitation de la culée du pont Alexandre III ne concerne pas une activité de type « boîte de nuit », mais une activité de restauration et des activités artistiques et culturelles contribuant à l'animation en journée et en soirée des berges de Seine ; que ces animations se dérouleront dans le respect du site et de la tranquillité des riverains, peu nombreux à proximité du pont Alexandre III; qu'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 et que 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 ».*

Considérant que l'aménagement en boulevard urbain de la rive droite vise à apaiser la circulation afin d'améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers ; que les traversées piétonnes seront protégées par des feux tricolores ; que 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 ; que 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 et que 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 »* ;

Considérant que 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 ;

qu'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 ; que 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 ; que 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 et que cette démarche 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 ».*

Considérant que 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 ;

Considérant que 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 et qu'ils ont été intégrés dans le champ d'analyse de l'étude d'impact ;

Considérant que 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 5<sup>ème</sup> 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 ; que la nature des travaux intègre peu de travaux très bruyants et que les démolitions, qui sont ponctuelles et peu nombreuses, auront un impact limité ;

Considérant que les travaux seront réalisés selon un phasage temporel précis, ayant pour objectif de minimiser les impacts concernant la circulation et que 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 ;

Considérant qu'une campagne d'information sera réalisée auprès des riverains ;

Considérant que 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 et que 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...) ;

Considérant que pour l'archipel, 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 ».*

Considérant que 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; qu'elles dessinent un parcours et un trait d'union, dont la mise en valeur, tant physique que symbolique, mérite d'être poursuivie et qu'à 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...);

Considérant qu'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 12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements, au titre d'une politique de valorisation globale des berges et de l'espace public; qu'elles sont portées soit par la Ville de Paris soit par de Ports de Paris; que 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 et qu'ils répondent à une nouvelle conception de l'espace public, ouvert sur la diversification des usages et la modularité de ses composantes;

Considérant que 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; que Ports de Paris s'est engagé dans une démarche affirmée d'intégration environnementale et sociétale de ses sites avec ses partenaires sur ses territoires; que cette ambition est notamment déclinée dans son projet stratégique 2010-2015 et que le Conseil d'Administration de Ports de Paris a approuvé fin juin 2011, un schéma d'orientation des activités portuaires, qui met en évidence que le projet de Paris est en adéquation avec ces axes d'évolution;

Considérant que dans le 13<sup>ème</sup> 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; que cette problématique concerne également le port de Javel bas et le port industriel de la Bourdonnais, qui devraient accueillir de nouvelles activités liées à la logistique urbaine fluviale et aux transports de passagers, ainsi que les ports Port 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;

Considérant que 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;

Considérant que d'autres aménagements, portés par la Ville de Paris, contribueront à la continuité des parcours piétons en améliorant les accès au fleuve ; que dans le 12<sup>ème</sup> 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, ainsi que sur l'amélioration de la liaison piétonne entre le bassin de l'Arsenal et le port de la Rapée ;

Considérant que pour le 15<sup>ème</sup> 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 ; que des études sont engagées afin de mettre en œuvre des continuités piétonnes et cyclables et qu'un projet de piscine flottante sur Seine est à l'étude au pied du Parc André Citroën ;

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

Considérant que 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 et que les berges s'avèrent 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 ;

Considérant que l'esprit des berges vise à provoquer les rencontres entre l'ensemble des disciplines artistiques et des publics et que 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 à l'espace d'animation intergénérationnelle du pont Alexandre III ;

Considérant que 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 ; qu'à l'image de l'ensemble du projet, les pratiques sportives sont libres et évolutives; que le projet favorise à la fois des usages spontanés individuels, mais aussi collectifs ; que les activités et animations proposées évolueront selon les saisons, mais aussi selon les modes, et permettront l'organisation d'événements innovants et ludiques, prenant notamment en compte une tendance générale qui voit les pratiques de bien-être (yoga, tai-chi, fitness) se développer de plus en plus ;

Considérant qu'une équipe pluridisciplinaire a été récemment désignée pour la conception et la production déléguée d'animations sur les berges libérées de la circulation ; que cette équipe 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 ; que 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 afin de favoriser la richesse des projets, la diversité des publics et le développement des pratiques amateurs ; que les enfants et le lien intergénérationnel constitueront un point d'entrée majeur pour le choix des futures animations et que le site sera valorisé par un aménagement simple et

modulaire, 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 ;

Considérant que les réponses apportées aux réserves et aux recommandations ne remettent pas en cause l'économie générale du projet d'aménagement des Berges de Seine.

### **III/ Sur l'intérêt général du projet.**

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 circulaire 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 îles 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* » ;

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 ; 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 circulaire, 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'embranchement 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 16<sup>ème</sup> 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 marinières, 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 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 ;

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

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

\*\*\*

Considérant que l'aménagement des berges de Seine en fera un espace d'expérimentation urbaine, de rencontre et de mixité sociale au coeur de la cité, offrant une variété d'usages ;

Considérant que la Ville de Paris a pris connaissance des observations du public et répondu aux réserves et recommandations émises par la commission d'enquête ;

Considérant, au regard de l'ensemble de ces éléments, que l'aménagement des berges de Seine à Paris 1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> présente un intérêt général ;

Considérant que dans ces conditions, un avis favorable doit être donné à la poursuite de l'opération en raison de l'intérêt général qu'elle présente,

Délibère :

Article 1 : La Ville de Paris prend acte du résultat de l'enquête publique, et notamment des réserves et des recommandations émises par la commission d'enquête en y apportant les réponses énoncées ci-dessus.

Article 2 : Est déclaré l'intérêt général de l'opération d'aménagement des berges de Seine (1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements).

Article 3 : Un avis favorable est donné à la poursuite de l'opération d'aménagement des berges de Seine (1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements) en raison de l'intérêt général qu'elle présente.

Article 4 : La présente délibération sera transmise à M. le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris. Elle sera affichée pendant un mois à l'Hôtel de Ville, en mairies des 1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup>, 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissement, et au centre administratif Morland. Elle sera publiée au Bulletin municipal officiel.