

Mairie de Paris

RAPPORT D'ENQUÊTE

Enquête publique

Projet d'aménagement des

BERGES DE SEINE RIVE DROITE A PARIS

du mercredi 8 juin 2016 au vendredi 8 juillet 2016 inclus

RAPPORT

AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVES

DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

François AMBLARD, Président de la commission

Jean-Paul BLAIS, Membre titulaire

Frédéric FERAL, Membre suppléant

Daniel TOURNETTE, Membre suppléant

8 AOUT 2016

Table des matières

I - PREMIERE PARTIE RAPPORT

1	PRESENTATION DU PROJET.....	4
1.1	Les objectifs de la Ville	5
1.2	Les aménagements prévus.....	6
1.3	Le coût estimé du projet	7
2	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	7
2.1	Le cadre juridique de l'enquête.....	7
2.2	Concertation préalable :.....	8
2.3	Désignation de la commission d'enquête	9
2.4	Modalités de l'enquête publique :	10
2.5	Présentation du projet par le maître d'ouvrage.....	12
2.6	Visite du site	12
2.7	Contacts et entretiens permettant de mieux éclairer le projet et son contexte	13
2.8	Information du public.....	28
2.9	Les mesures de publicité légale.....	28
2.9.1	Affichage des avis d'enquête.....	28
2.9.2	Parutions légales dans les journaux	29
2.9.3	Les autres mesures d'information du public :	29
2.10	Composition du dossier soumis à l'enquête publique :	29
2.11	La réception du public :	30
2.12	Les permanences de la commission d'enquête :	30
2.12.1	Mairie du 1er arrondissement.....	30
2.12.2	Mairie du 4ème arrondissement :	31
2.12.3	Mairie du 7ème arrondissement :	31
2.12.4	Mairie du 12ème arrondissement :	31
2.13	Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres.....	31
2.14	Incidents relevés au cours de l'enquête :	31
2.15	Climat de l'enquête :	32
3	LES OBSERVATIONS RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUETE	
	33	
3.1	Observations orales:/ Observations écrites	33

3.2	Courriers	34
3.3	Pétitions.....	34
3.4	Avis favorables/ défavorables	34
3.5	Synthèse par thèmes des observations recueillies :	36
4	APPRECIATION PAR LA COMMISSION D'ENQUETE DE L'INTERET PUBLIC DU PROJET :	36
4.1	Objections relatives au périmètre de l'enquête publique eue égard aux conséquences prévisibles du projet :	37
4.1.1.	Sur les zones concernées par les conséquences du projet	40
4.2	Les conséquences de la fermeture de la voie Georges Pompidou au regard des objectifs de la Ville :	47
4.2.1	Des conséquences du projet sur la circulation et l'offre de moyens de transport collectif pouvant offrir une alternative crédible à l'automobile individuelle :	47
4.2.2	Les conséquences du projet sur l'activité économique	55
4.2.3	Les effets du projet en matière de lutte contre la pollution de l'air et du bruit.	61
4.2.4	Les aménagements et les nouveaux usages.....	68
4.2.5	Sur l'intérêt écologique du projet :	73
4.2.6	Sécurité en cas d'événement majeur.	75
4.2.7	Inondations et crues.....	75
5	ANNEXES	77
	AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES.....	78

1 PRESENTATION DU PROJET

Après avoir, à l'été 2012, transformé en « boulevard urbain » les voies sur berges rive droite, créant ainsi une promenade piétonne de 1,5 km en bord de quai en amont de l'Hôtel de Ville, puis, en juin 2013, fermé à la circulation automobile et aménagé la voie express rive gauche, la Ville de Paris a souhaité poursuivre cette action dite de « reconquête » des berges de la Seine en reliant la place de la Bastille et la Tour Eiffel via un itinéraire empruntant le Port de l'Arsenal (4e et 12e), les berges rive droite à piétonner (1e et 4e) et les berges rive gauche déjà largement aménagées (7e).

Par délibération en date des 25 et 26 mai 2015, le conseil de Paris, sur le fondement des dispositions des articles L301-2 et 300-1 du code de l'urbanisme a, d'une part, approuvé les objectifs de ce projet et, d'autre part, défini les modalités selon lesquelles ledit projet serait soumis à concertation. Ont été ainsi soumis à concertation deux scénarios susceptibles de permettre d'atteindre les objectifs ainsi définis : le premier consistait en la fermeture à la circulation automobile d'un tronçon de 1,5 km entre la rampe de sortie Châtelet et la rampe d'entrée avant le pont Sully, le second en la fermeture totale à la circulation automobile de la voie Georges Pompidou sur une longueur de 3,3 km entre l'entrée du tunnel des Tuileries et la sortie du tunnel Henri IV.

Par délibération en date du 1er décembre 2015, le conseil de Paris a approuvé le bilan de ladite concertation préalable et a arrêté le projet d'aménagement en retenant le second scénario.

C'est ce projet dont les objectifs (1.1) et les aménagements nécessaires (1.2) ont été ainsi définis par la Ville qui fait l'objet de la présente enquête publique.

1.1 **Les objectifs de la Ville**

Par sa délibération n° 2015 SG 14 la Ville de Paris a défini les objectifs poursuivis par pour l'aménagement des berges de Seine - liaison Bastille/Tour Eiffel (1e, 4e, 7e, 12e) comme étant les suivants :

- répondre à la nécessité de faire bénéficier le plus grand nombre, et notamment les enfants, d'un espace de respiration et de promenade dans le centre de Paris en complémentarité du jardin des Halles qui sera livré à proximité, lutter contre la pollution de l'air et le bruit, réduire la circulation automobile en particulier dans le centre de Paris en l'accompagnant du développement de l'offre de transports collectifs, rendre les berges aux piétons, faciliter les accès au fleuve, améliorer la sécurité des déplacements, mieux relier les deux rives et mettre en œuvre une continuité des parcours piétons, accessibles aux personnes en situation de handicap, et cyclables le long de la Seine et du bassin de l'Arsenal, permettant de relier la Place de la Bastille et la Tour Eiffel ;
- renforcer la continuité écologique de la Seine et ses abords, dans le cadre des orientations définies par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, par le PADD et par le plan biodiversité de la Ville de Paris qui prévoient la mise en valeur de la Seine, la préservation et le développement de la biodiversité ainsi que la végétalisation de certains murs ;
- soutenir et développer les activités économiques utilisant notamment la voie d'eau et diversifier les usages en lien avec le fleuve, en favorisant l'exploitation d'espaces disponibles sur la Seine et dans les fonds de quai, et en offrant des conditions propices aux activités ludiques, sportives, culturelles, touristiques, citoyennes et de l'économie circulaire, solidaire et sociale, au bénéfice du plus grand nombre ;
- valoriser ce site unique porteur de l'identité de Paris, en développant l'intégration urbaine et paysagère pour réduire l'empreinte des infrastructures routières sur les berges et en offrant un paysage nouveau réconciliant la Ville et son fleuve, dans le respect de l'inscription du site au patrimoine mondial et des contraintes liées à la crue.

1.2 Les aménagements prévus

Le projet « Reconquête des berges de Seine/Acte II Rive droite » annoncé par Madame le maire de Paris en mai 2015 consistera en la fermeture à la circulation de la voie Georges Pompidou parcourant le quai bas de la rive droite entre le tunnel des Tuileries et le tunnel Henri IV.

L'aménagement a été voulu sobre en gardant l'essentiel de la configuration du quai actuel. Il a pour objectif la suppression de tous les équipements routiers actuels : panneaux routiers, marquage au sol, séparateurs et chasse-roues, glissière de sécurité métallique en bord de quai. Les passages piétons protégés réalisés en 2012 seront également démontés.

Les principaux travaux porteront sur l'aménagement de certains locaux existant actuellement dans les fonds de quai (murés ou squattés) et dont les changements d'affectation feront l'objet le cas échéant de demande de permis de construire par les futurs occupants. Cependant, afin d'assurer une cohérence architecturale et paysagère sur l'ensemble du site, un cahier de prescriptions architecturales a été établi pour préciser la géométrie, les matériaux et la couleur des menuiseries et enseignes.

Six locaux s'accompagneront de terrasses en bois de chêne. Les terrasses reposant sur la chaussée seront soumises à une obligation de démontage rapide en cas de crue de la Seine dans le cadre des contraintes du PPRI et de la loi sur l'eau. Ces terrasses et l'ensemble des locaux accessibles au public seront accessibles aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite) et comporteront des rampes traitées dans le même bois que les terrasses. Les gardes corps reprendront le même style déjà présent dans le paysage des berges de Seine, le modèle « Ile Saint-Louis ». Le projet prévoit en outre la pérennisation des aménagements réalisés sur les locaux numérotés de 1 à 5 à l'occasion des opérations de Paris Plages et de Paris Respire ou autres manifestations événementielles piétonnisant les berges. Enfin, un renforcement de la présence du végétal sera proposé par séquences entre chaque pont : végétalisation sur supports verticaux, pelouses et graminées, arbres palissés ou en pleine terre.

1.3 Le coût estimé du projet

Selon le résumé non technique du projet figurant dans le dossier d'enquête, son coût global est estimé à 5,5 millions d'euros TTC. Les aménagements paysagers s'élèvent pour leur part à environ 850 000 € TTC.

Toutefois, dans la délibération 2015 SG 14 du décembre 2015 par laquelle le conseil de Paris a décidé la mise en enquête publique du projet, l'estimation du coût de réalisation du projet était de 8 millions d'euros, chiffre que l'on retrouve dans le dossier d'enquête publique, pièces administratives, à la rubrique, « estimation du coût du projet ».

À titre de comparaison, en 2012, le coût des travaux consistant en la transformation de la voie de la rive droite « d'autoroute urbaine » en « boulevard urbain », en créant des traversées piétonnes protégées par des feux avaient été évalué à la somme de 7,7 millions d'euros.

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1 Le cadre juridique de l'enquête

Le projet de fermeture à la circulation de la voie sur berge rive droite apportant une modification substantielle à une « autoroute » ou « voie rapide » est au nombre des opérations qui, en vertu des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement complété par son annexe issue du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, est soumis à étude d'impact.

2.2 Concertation préalable :

Le projet d'aménagement des berges de Seine a fait l'objet d'une concertation préalable sur le fondement de dispositions de l'article L300 - 2 du code de l'urbanisme dans sa rédaction alors applicable.

Cette concertation préalable a donné lieu à de nombreuses critiques portant sur les modalités de son organisation et sur les conclusions qui en ont été tirées. La période choisie, l'été 2015, a été considérée comme peu favorable à l'expression et à la participation effective des habitants à l'élaboration du projet, projet ne pouvant, comme l'a fait la Ville, être regardé comme ayant reçu une majorité d'opinions favorables dès lors que sur les 1000 opinions exprimées seules 45 % étaient effectivement favorables et que, au même moment, une pétition défavorable au projet recueillait 2000 signatures. Cette réserve quant aux conditions et aux modalités qui ont présidé à l'élaboration du projet soumis à enquête publique se retrouve dans de nombreuses contributions, provenant en majorité d'élus, de communes extérieures à Paris ou de collectivités territoriales, et souhaitant qu'une nouvelle étude préalable soit réalisée en associant dans une instance de réflexion et de coordination les services de la Ville et les services concernés de l'État sous l'autorité d'un préfet.

Réponse de la Ville à ces observations :

Les critiques portant sur l'organisation et les conclusions de la concertation ne sont pas fondées.

La Ville de Paris a, par rapport à la procédure suivie pour les Berges rive gauche, fait évoluer qualitativement les modalités de la concertation en renforçant la part des outils numériques afin de favoriser une information et une participation du public les plus larges possibles. Les modalités de la concertation n'ont donc pas été identiques à celles suivies pour la piétonisation des berges rive gauche.

Cette circonstance ne peut avoir aucune incidence sur la régularité de la procédure, qui ne s'apprécie qu'au regard des exigences de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. Dans ce cadre, le juge apprécie au cas par cas la régularité de la concertation en vérifiant que le public a été mis à même de participer.

Or, les modalités de la concertation fixées par la délibération 2015 SG 14 du Conseil de Paris des 26, 27 et 28 mai dernier ont été particulièrement larges et importantes : 4 réunions publiques dans les 1^{er}, 4^{ème}, 7^{ème} et 12^{ème} arrondissements, une réunion publique métropolitaine le 17 septembre 2015, une exposition au point « Paris rendez-vous » de l'Hôtel de Ville, une exposition itinérante sur les berges rive gauche puis sur Paris-Plages, des registres associés à tous ces lieux et une concertation en ligne accessible à tous pendant 40 jours à partir du 22 juin (permettant même à ceux qui seraient le cas échéant partis en vacances tout le mois de juillet, c'est-à-dire une faible minorité d'habitants, de s'exprimer), une marche exploratoire, et une concertation partenariale à l'échelle de la métropole avec la saisine notamment de tous les départements d'Ile-de-France et des collectivités concernées. En outre, ont été organisées, en dehors du cadre de la concertation réglementaire, d'autres actions : la saisine des partenaires institutionnels, des réunions spécifiques d'échanges notamment avec les acteurs économiques, et même un concours de dessin pour les enfants.

La critique selon laquelle la concertation aurait été organisée pendant l'été n'est pas davantage justifiée. La concertation s'est déroulée du 22 juin au mois d'octobre 2015 comme le souligne le bilan de la concertation joint au dossier d'enquête publique. Cette période était largement suffisante pour permettre au public de s'informer et de participer. La Ville souhaite rappeler que la concertation a permis de recueillir près d'un millier d'observations, preuve de l'efficacité du dispositif mis en place.

Il a en outre été bien précisé dans le bilan de la concertation et dans la délibération qui a permis au Conseil de Paris de l'approuver que c'est en ne tenant pas compte des contributions « neutres » (environ 20%, ne s'exprimant ni en faveur du projet ni contre) que l'on obtient une nette majorité (57%) d'avis favorables. Sur l'ensemble des contributions, il y a bien 45% d'avis exprimés en faveur du projet, soit une majorité relative très significative, devant les 35% d'avis défavorables. Concernant la pétition évoquée, elle n'a pas été versée à la concertation par ses auteurs et ne fait donc pas partie des contributions enregistrées dans le cadre des modalités réglementaires de la concertation, de la même manière que n'a pas fait partie du bilan de la concertation le résultat d'un sondage indicatif donnant 60% d'avis favorables à la fermeture des berges rive droite.

Position de la commission

Il n'appartient pas à la commission de se prononcer sur le bien-fondé des critiques adressées à l'encontre de la procédure de concertation préalable qui s'est déroulée indépendamment de l'enquête publique. Elle ne peut que constater que ces critiques révèlent un climat conflictuel que les prises de position pour combattre le projet ou pour affirmer qu'il serait en tout état de cause mis en œuvre n'ont pas contribué à apaiser.

2.3 Désignation de la commission d'enquête

Par lettre en date du 30 mars 2016, Madame le maire de Paris a demandé au président du tribunal administratif de Paris la désignation d'une commission en vue de procéder à une enquête publique relative au projet d'aménagement des berges de la Seine (Paris 1er et 4ème arrondissement) - liaison Bastille/Tour Eiffel.

La commission d'enquête dont les membres ont été choisis sur la liste d'aptitude départementale pour l'année 2016 a été désignée par la décision E16000007/75 du Président du Tribunal administratif de Paris en date du 14 avril 2016 (confer annexe numéro 1).

Cette commission d'enquête est composée de trois membres titulaires et un membre suppléant :

- Monsieur François AMBLARD, conseiller de tribunal administratif (E.R.), président de la commission d'enquête ;
- Monsieur Jean-Paul BLAIS, chargé de mission PUCA au ministère de l'écologie (E.R.), membre titulaire assurant la présidence en cas d'empêchement du président ;
- Monsieur Frédéric FERAL, consultant en développement durable, membre titulaire ;
- Monsieur Daniel TOURNETTE, ingénieur des travaux publics de l'état (E.R.), membre suppléant.

En application des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement, les commissaires ainsi désignés ont déclaré sur l'honneur ne pas être intéressés au projet à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la Ville de Paris.

2.4 Modalités de l'enquête publique :

Une réunion organisée le 27 avril 2016 par la Mission berges, à laquelle participaient des représentants de la direction de l'urbanisme, de la direction des affaires juridiques et de la direction de la communication, a permis d'évoquer avec le président de la commission les modalités de l'enquête publique qui pouvaient être alors envisagées en l'état du dossier tel qu'il pouvait être appréhendé alors que, notamment l'avis de l'autorité environnementale n'avait pas été rendu.

Par un arrêté en date du 17 mai 2016 modifié le 18 mai 2016 (confer annexe 2 et annexe 2 bis, arrêté modificatif) publié au bulletin municipal officiel de la Ville de Paris Madame le maire de Paris a prescrit l'ouverture d'une enquête publique sur le projet d'aménagement des berges de Seine - rive droite, à Paris.

Cet arrêté fixe les modalités de cette enquête publique dont les principales dispositions, en conformité avec les lois et décrets applicables, disposent que :

- L'enquête se déroulera du mercredi 8 juin 2016 au vendredi 8 juillet 2016, soit 31 jours consécutifs,
- L'enquête sera ouverte dans 4 lieux, les mairies des 1^{er}, 4^{ème}, 7^{ème}, et 12^{ème} arrondissement,
- Au cours de l'enquête, 16 permanences seront assurées par au moins un des membres de la commission d'enquête selon le planning fixé dans l'arrêté,
- Le siège de l'enquête est fixé à la mairie du 4^o arrondissement de Paris, 2, place Baudoyer, 75181 Paris Cedex 04, où peuvent être adressés, à l'attention du président, les courriers relatifs à l'enquête publique,
- Un avis au public faisant connaître les conditions de l'enquête devra être publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit jours de celle-ci dans deux journaux diffusés dans le département
- Cet avis devra être publié par voie d'affiches quinze jours avant le début de l'enquête et pendant la durée de celle-ci dans sur les panneaux administratifs de l'Hôtel de Ville de Paris (Paris 4^{ème}) ainsi que sur ceux des mairies des 1^{er}, 4^{ème}, 7^{ème} et 12^{ème} arrondissements ainsi que sur les lieux et au voisinage de l'opération. L'avis sera mis en ligne sur le site Internet de Paris (www.paris.fr).
- Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant un an dans les quatre mairies d'arrondissement précitées, ainsi qu'à la Préfecture de la Région Ile de France, préfecture de Paris et à la Mairie de Paris. La communication du rapport et des conclusions de la commission d'enquête pourra, en outre, être obtenue dans les conditions prévues au titre 1^{er} de la loi du 17 juillet 1978 sur l'accès aux documents administratifs auprès de la Mairie de Paris, secrétariat général.

2.5 Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Une présentation générale du projet d'aménagement a été faite aux membres de la commission le 12 mai 2016 au cours d'une réunion organisée par le secrétariat général de la Ville à laquelle participaient :

Au titre de la Mairie de Paris :

M. Xavier JANC Mairie de Paris, mission Berges de Seine rive droite, et les représentants des divers services intéressés par l'élaboration et la mise en œuvre du projet (direction de l'urbanisme, direction juridique, direction des sports, direction des espaces verts, direction de la voirie, direction de la communication).

Au titre de la commission d'enquête :

François	AMBLARD	Président de la commission enquête,
Jean-Paul	BLAIS	Membre titulaire,
Frédéric	FERAL	Membre titulaire,
Daniel	TOURNETTE	Membre suppléant.

Au cours de cette réunion un exemplaire de l'étude d'impact a été remis aux membres de la commission.

2.6 Visite du site

La commission d'enquête a effectué des visites sur les lieux le dimanche 22 juin 2016 en compagnie de représentants de la Mission berges de la mairie de Paris. Les commissaires enquêteurs ont effectué, à titre individuel, des visites sur site, notamment pendant Paris-plages ; de plus, toujours à titre individuel, les membres de la commission ont effectué des visites, avant et après la crue sur les

berges de la rive gauche dont l'aménagement a été souvent cité en exemple par la Ville.

2.7 Contacts et entretiens permettant de mieux éclairer le projet et son contexte

Après avoir analysé le bilan de la concertation préalable, et pris connaissance des près de 900 pages du dossier, notamment de l'attitude d'impact et de ses annexes, la commission d'enquête a souhaité connaître la position des élus, des chefs de service de l'administration, de représentants d'organismes professionnels et de quelques experts concernés par le projet afin de s'en faire éclairer le contexte et d'obtenir des réponses aux questions soulevées par l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale.

Par ailleurs, la commission a rencontré les élus locaux qui en avaient fait la demande et qui souhaitaient faire connaître leurs observations sur ce projet.

On trouvera ci-après, présentés dans l'ordre chronologique des rendez-vous, les comptes rendus de ces différents entretiens.

La commission n'a pas rencontré Mme le Maire de Paris et le projet a fait l'objet d'une présentation par la mission berges et les services de la Ville concernés.

Se sont ajoutés à ces entretiens deux rendez-vous avec Mme Anne de Bayser, secrétaire général adjoint de la Ville de Paris, afin de faire le point sur l'état d'avancement de l'enquête et les difficultés éventuelles rencontrées par la commission.

Entretien avec Monsieur Christophe Girard, maire du 4^{ème} arrondissement, 26 mai 2016.

Pour Monsieur Girard, la création de cette voie routière sur les quais bas a été une violence historique, une saignée dans la Ville. Pour les bienfaits des habitants, leur santé, la qualité du paysage et du patrimoine, il est nécessaire de réparer cet outrage.

De plus, l'intérêt général commande de prendre en compte l'évolution des modes de vie et la conservation de la vie de quartier.

En accord avec la Mairie de Paris, il s'agit de permettre de bien circuler au centre-Ville, de gérer les exigences des livraisons (le BHV notamment), de concilier la circulation des véhicules avec celle des piétons. Et c'est une transformation des berges et non leur fermeture dont il s'agit, il ne s'agit pas d'empêcher mais de réguler la circulation au cœur de Paris.

D'autres aspects du projet sont l'objet de l'attention de la mairie du 4^{ème} : la continuité avec le bassin de l'Arsenal et l'aménagement de la place de la Bastille, la sortie sur le boulevard Henri IV, les réclamations d'associations sur le bruit (des véhicules ou des péniches festives...) et les projets de bus BHNS et de piste cyclable sur le quai haut.

Entretien avec Monsieur René-François Bernard adjoint au Maire du 7ème arrondissement, délégué à l'environnement et à l'urbanisme, 26 mai 2016.

Monsieur Bernard a tout d'abord fait un bilan de l'aménagement des berges de la Seine rive gauche.

Pour lui, il aurait fallu, préalablement à cette opération, « régler la circulation périphérique afin de proposer des alternatives à la circulation devant traverser Paris d'est en ouest ».

Cet aménagement, dont la médiocrité des équipements est vivement regrettée, est vécu comme « vexatoire » par la population vieillissante du 7^{ème} arrondissement. En fait, cette opération a eu avant tout un caractère ludique et a été réalisée au détriment du développement économique. Elle a eu des effets négatifs sur la circulation automobile qui peut difficilement trouver des itinéraires alternatifs en empruntant les rues du quartier souvent étroites et déjà engorgées. Il est également regretté qu'une telle opération entraîne une « gentrification » et une désertification de l'arrondissement s'accompagnant d'une montée des incivilités.

S'agissant du projet d'aménagement des berges de la Seine rive droite, Monsieur Bernard craint qu'il ne provoque un report du trafic de la rive droite sur la rive gauche, et notamment sur le boulevard Saint-Germain déjà saturé et dont la chaussée se dégrade rapidement et fortement. Il indique également à la commission ne pas avoir de précisions sur la manière dont pourront s'articuler les circulations piétonnes et cyclistes entre la rive gauche et la rive droite, alors même que la continuité des cheminements entre les deux rives semble être un des objectifs du projet.

Entretien avec Monsieur Didier Léandri, Comité des Armateurs Fluviaux, 30 mai 2016.

Pour Monsieur Leandri, président-délégué général de ce comité, le projet est a priori générateur d'activité, ce qui est bienvenu pour la profession qui a connu une très importante baisse du trafic. Mais il faudra qu'un certain nombre de conditions soient remplies (création de nouveaux emplacements pour des bateaux ou des installations fixes, des activités à quai qui ne fassent pas écran aux activités nautiques, que pèsent sur les activités événementielles les mêmes contraintes que celle qui pèsent sur les activités fixes notamment en ce qui concerne les prescriptions architecturales...).

Il faudra pour cela disposer de linéaires suffisants ; or il y a un certain nombre de contraintes comme l'étroitesse du chenal et la nécessité de préserver la fluidité et la sécurité de la navigation. Pour savoir ce qu'il sera possible de faire il faut attendre les résultats de l'enquête de trajectographie en cours, résultats attendus pour la fin du mois de juin, début du mois de juillet.

Monsieur Leandri rappelle également l'intérêt de la profession pour le développement du transport et de la logistique fluviale.

Enfin Monsieur Leandri indique à la commission qu'elle recevra avant la fin de l'enquête publique une note reprenant les observations et les souhaits de la profession.

Entretien avec Madame Régine Bréhier, directrice générale, HAROPA, Port autonome de Paris, 31 mai 2016.

Le port autonome de Paris dresse un bilan très satisfaisant de l'aménagement des quais de la Rive Gauche qui a permis un appréciable développement commercial.

S'agissant du projet d'aménagement des quais bas de la rive droite, le port autonome de Paris fait valoir que les espaces, en dehors de la chaussée, susceptibles d'accueillir la création d'activités nouvelles sont physiquement très restreints.

Le port autonome de Paris souhaite que les aménagements qui seront réalisés favorisent l'accès des clients aux installations commerciales déjà existantes sur le domaine non concédé dont il a conservé la gestion et ne soient pas de nature à gêner la navigation fluviale ou à compromettre sa sécurité. Dans l'état, le projet de la Ville n'appelle pas sur ces points de remarques ou de critiques particulières, il sera tenu compte de l'étude de trajectographie, en cours, qui permettra de déterminer les emplacements éventuels pouvant accueillir de nouveaux bateaux ou des installations fixes.

S'agissant de la création d'un nouveau service de livraison de fret (tel celui développé par la chaîne Franprix) permettant de réduire le trafic des poids lourds dans Paris, le port autonome de Paris n'a pas connaissance actuellement d'un opérateur ayant manifesté son intérêt pour mettre en place un tel service. Il est vrai que ce type de service qui n'a pas démontré à ce jour sa capacité à trouver un équilibre financier sans aides ou subventions. Il conviendrait en tout état de cause de vérifier si les conditions techniques de faisabilité sont réunies sachant que la zone paraissant la plus propice pour ce faire semble être celle du tunnel Henri IV.

Entretien avec Monsieur Raphaël René-Bazin, à la RATP, Directeur de l'Agence de Développement Territorial pour Paris, 31 mai 2016.

L'agence de développement territorial de la RATP qu'il dirige accompagne les projets de la Ville de Paris, en collaboration avec la Préfecture de Police : c'est ainsi qu'elle est associée à l'aménagement des berges et des places, à l'élaboration du plan vélo, et l'organisation de manifestations diverses dans l'espace public.

Les aménagements réalisés sur la rive gauche montrent que le report de circulation n'a pas affecté significativement le service des autobus (l'allongement des temps de parcours des lignes empruntant le quai haut ne dépasse pas 5mn).

S'agissant de la rive droite, la situation est différente en raison du grand nombre de lignes de bus qui empruntent le quai haut (25) dans un couloir partagé avec de nombreux véhicules de secours et de police ainsi que des taxis.

S'agissant des conséquences du projet, il n'a pas d'observations à faire sur les hypothèses retenues par l'étude d'impact quant à l'allongement des temps de parcours. Il faudra toutefois mettre en place un observatoire (STIF, PP, Ville et RATP) pour suivre l'évolution de la circulation des différentes lignes qui l'empruntent et les conséquences du projet qui se feront sentir sur d'autres voies (notamment sur le Boulevard Saint-Germain).

À ce jour, il n'est pas prévu de mesures spécifiques d'accompagnement du projet ni de création de nouvelles lignes ; tout au plus sera-t-il possible de le prendre en compte dans le cadre d'un plan de restructuration des transports en commun sur l'ensemble de Paris qui concernent une trentaine de lignes de bus (plan préparé avec le STIF).

Il faudra étudier la réalisation d'aménagements ponctuels permettant d'améliorer la fluidité du trafic dans les quartiers Saint-Paul, de l'Hôtel de Ville et Pont-Neuf. La ligne 72, qui longe la voie Pompidou sur une partie de son parcours fera également l'objet d'aménagements permettant d'accroître sa vitesse de circulation qui pourrait ainsi passer à 12km/h contre 10 km/h actuellement.

Si la création d'un bus à haut niveau de services (BHNS) est confirmée, cela supposera un aménagement des priorités (régulation des feux) et un nouveau partage de la chaussée du quai haut.

Entretien avec Madame Barratti-Elbaz, maire du 12^e arrondissement, 2 juin 2016.

Madame Barratti-Elbaz souligne qu'il s'agit d'un projet qui va dans le sens de l'histoire et affirme que la Ville de Paris est en mutation, que l'action de la municipalité est de rendre cette mutation cohérente et que le projet de piétonisation des berges de la rive droite s'inscrit dans une mutation qui ne concerne pas que les riverains, mais possède une dimension internationale.

Madame le maire du 12^o arrondissement évoque l'augmentation de la circulation sur les quais hauts, ainsi que le sort du boulevard Morland dont il est envisagé qu'il passe à double sens ; elle nous informe d'une étude –en cours- sur la circulation demandée par le préfet à l'occasion du projet d'aménagement de la place de la Bastille.

Madame Barratti-Elbaz reconnaît qu'il convient de procéder à un réaménagement profond de la sortie du tunnel Henri IV, de s'interroger sur le sort des cyclistes et piétons qui ne feraient pas demi-tour, de penser aux liaisons entre les berges et la promenade plantée (Daumesnil) et, d'apaiser la circulation routière sur le « nœud Mazas ». Elle rappelle que ces questions de la place Mazas et du tunnel sont inscrites dans le projet « réinventer la Seine ». Elle souligne aussi qu'il reste quelques blocages pour retrouver le fleuve : interdiction de passage au pied du Ministère des Finances, traversée de la zone logistique de Bercy, difficultés de continuité piétonne sur les quais hauts.

Elle s'interroge, aussi, sur le financement de ces mesures indispensables qu'elle pense trouver en combinant les ressources du budget général, de celui du 12^o arrondissement, de celui du 4^o arrondissement, ainsi que celui des fonds alloués au plan vélo.

Madame Barratti-Elbaz se réjouit si des projets de logistique urbaine utilisant les berges de la Seine peuvent se développer et rappelle l'histoire et le rôle de son arrondissement dans cette logistique dû pour une grande part à sa position en amont de la Ville.

Elle est également favorable au projet d'un bus à haut niveau de service situé sur les quais hauts.

Entretien avec Monsieur Jean-François Legaret, maire du 1^{er} arrondissement, 6 juin 2016.

Monsieur Legaret, après avoir fait remarquer que le périmètre de l'enquête publique retenu aurait dû être plus large, dès lors que d'autres arrondissements, des communes et des départements de la périphérie, la Métropole et la Région sont susceptibles d'être concernés par les conséquences qu'aura la réalisation du projet de fermeture définitive des voies sur berges de la rive droite, indique qu'il n'est nullement hostile au principe d'une élimination progressive de l'automobile dans le centre de Paris mais que les choix faits par la Ville et les méthodes qu'elle emploie pour atteindre cet objectif ne sont pas les bons .

Il s'interroge en effet sur la pertinence du calendrier retenu pour la réalisation de ce projet ; selon lui il serait nécessaire d'observer un moratoire de deux ans pour les raisons suivantes :

- il y a actuellement dans le centre de Paris, et tout spécialement dans le 1er arrondissement, de grands chantiers qui pour la plupart ne seront terminés qu'en 2018, grands chantiers (l'achèvement des Halles, la Samaritaine, la poste du Louvre, le carré des antiquaires, les théâtres du Chatelet et de la Ville et bientôt le projet Morland... ainsi que les travaux de rue faits par Climespace) entraînant déjà des problèmes de circulation.
- il faudrait, préalablement à la fermeture des voies sur berges, réfléchir aux alternatives possibles notamment celle pouvant consister en la fermeture du quai haut ; il indique sur ce point que la Ville a refusé de faire droit à des demandes d'études complémentaires qui auraient permis d'étudier la pertinence de telles alternatives ;
- la fermeture des voies sur berge devrait s'accompagner de la mise en place d'une offre renforcée en matière de transports en commun ;
- et il faudrait prendre en compte les divers projets à l'étude qui devraient affecter prochainement la circulation sur le quai haut et qui limiteront les possibilités de report du trafic automobile telles que prévues par la Ville sur ledit quai haut ; il fait ainsi référence notamment à la création d'une ligne de bus à haut niveau de service et d'une piste cyclable en site propre...

Monsieur Legaret s'interroge également sur ce que sera la fréquentation des berges en semaine et en morte saison, d'autant que les aménagements prévus lui paraissent pauvres : s'agit-il de Paris-Plage toute l'année ?

Entretien avec Monsieur Serge Brentrup, chef du service territorial de l'architecture et du patrimoine de Paris, direction régionale des affaires culturelles d'Île de France, 13 juin 2016.

La DRAC a été associée très en amont au projet d'aménagement des berges rive droite. Ce projet, au départ plus large, est devenu plus sobre, très vraisemblablement pour des raisons financières.

Il concerne un site dont les qualités ont justifié son inscription au patrimoine de l'humanité de l'UNESCO et qui fait l'objet en outre de plusieurs protections (grand site, monuments historiques classés et leurs abords).

Les aménagements prévus ne pourront porter que sur la partie du site, propriété du port autonome de Paris, dont celui-ci n'a pas conservé la gestion directe. Le projet fait de l'espace public une extension du domicile parisien devenu trop exigü.

En ce qui concerne les aménagements il conviendrait de tirer les enseignements des aménagements effectués sur la rive gauche.

Il constate que certaines activités proposées dans le projet sont assez éloignées de la vocation première des berges. Parmi les points positifs du projet dans son état actuel et il cite l'aménagement de sanitaires en quantité suffisante, la conservation des pavés, éléments typiques du paysage parisien, l'installation de platelage bois, même si certains recouvrent des parties du quai pavé. En revanche pourraient être améliorés le traitement de la passerelle menant à l'arrêt des « Batobus », dont l'esthétique gagnerait à être repensée pour une meilleure intégration dans le site et qu'il faudrait rendre accessible aux PMR, le mobilier d'agrément (y compris les jeux pour enfants) doit correspondre à un vocabulaire en accord avec l'inspection des sites. Le projet dit « tri-lib » qui proposerait plusieurs bacs affectés au tri sélectif ne lui semble pas quant à lui être adapté au lieu. Il s'interroge également sur la construction en forme de bateau qui paraît mal s'intégrer dans le site.

Enfin il reste dubitatif sur la faisabilité du monument aux morts de la guerre de 14-18, au pied du quai Henri IV qui ne propose qu'une place limitée pour

d'éventuelles cérémonies ; cette démarche, pour laquelle une souscription a été lancée, devrait faire l'objet d'une réflexion supplémentaire.

Entretien, à leur invitation, avec Monsieur Christian Cambon, sénateur, maire de Saint-Maurice, M. Sylvain Berrios, député du Val-de-Marne, maire de Saint-Maur-des-Fossés, M. Gilles Carrez, député du Val-de-Marne, maire du Perreux-sur-Marne, M. Michel Herbillon, député du Val-de-Marne, maire de Maisons-Alfort, M. Hervé Gicquel, conseiller départemental, maire de Charenton-le-Pont, M. Jacques JP Martin, président de l'EPT Paris est Marne et Bois, maire de Nogent-sur-Marne, M. Patrick Baudoin maire de Saint-Mandé, M. Olivier Capitano, conseiller départemental, adjoint au maire de Maisons-Alfort, M. Jean-Jacques Gressier, conseiller régional d'Île-de-France, 15 juin 2016.

M. Cambon fait valoir que la fermeture de la voie sur berge rive droite, qui débouche sur l'entrée de l'autoroute A4, ne concerne pas que Paris. Elle est en effet empruntée par de nombreux habitants du Val-de-Marne qui travaillent à Paris et par les artisans et leurs employés lorsqu'ils vont sur des chantiers à Paris. Cette décision de fermeture ne saurait dès lors se faire sans concertation avec les collectivités concernées ; or, en l'espèce, Paris procède de manière unilatérale et a pris cette décision sans même attendre les résultats de l'enquête publique. En fait, une telle décision devrait plutôt relever de l'échelon métropolitain. D'ailleurs, cette position est partagée non seulement par les élus ici présents mais également par le conseil départemental qui, à l'unanimité moins une voix, celle d'un conseiller écologiste, vient d'adopter un vœu allant dans le même sens.

Si la fermeture de cette voie devait effectivement s'effectuer, cela ne saurait se faire sans avoir préalablement créé une alternative réelle à l'automobile en développant les transports en commun, dont le maillage est très riche à Paris alors que le réseau de banlieue est notoirement insuffisant et saturé.

L'intérêt général ne saurait être circonscrit au seul périmètre et au seul intérêt de Paris.

La fermeture entraînera inévitablement des perturbations majeures dont les embouteillages que l'on a pu constater lors de la crue de la Seine ne sont que la préfiguration.

Il s'oppose donc à ce projet qui repose sur une étude d'impact incomplète et partielle. Le projet doit donc être revu en se fondant sur des études réalisées par une autorité impartiale, comme le préfet ou la Métropole du grand Paris, et élargies à l'ensemble du périmètre concerné par les conséquences de la fermeture de la voie sur berge.

Entretien avec Monsieur Jean-François CARENCO, Préfet de Région et de Madame Sophie BROCAS, Secrétaire générale, préfète de Paris, 15 juin 2016.

Le préfet de région, après avoir rappelé les grandes lignes de l'avis qu'il a émis sur l'étude d'impact du projet d'aménagement de la berge rive droite de la Seine réalisée par la Ville de Paris a rappelé qu'il veillera au respect des procédures administratives de l'enquête publique et à la conformité du projet à la réglementation en vigueur.

Il s'assurera également que le projet donne toutes garanties :

- en matière de sécurité publique, en réservant en permanence une voie libre permettant la circulation des véhicules de secours,
- en matière de respect du site et du paysage. La qualité des aménagements doit être à la hauteur de ces sites et paysages qui font l'objet de nombreuses protections, notamment du fait du classement de cette partie des quais de Seine au titre du patrimoine mondial de l'Unesco.

Il rappelle également la nécessité de vérifier la solidité des hypothèses de report de trafic retenues par l'étude d'impact avant la réalisation de tout aménagement de surface définitif. Pour ce faire il convient notamment de s'appuyer sur le modèle de trafic développé par la DRIEA.

Entretien avec Monsieur Michel Cadot, Préfet de Police de Paris, 17 juin 2016.

Le Préfet de police rappelle qu'il lui incombe, avec ses services, de contribuer à la réalisation du projet élaboré par la Ville et voté par le conseil de Paris.

Dans les responsabilités qui sont les siennes, il veillera aux conditions de circulation des véhicules de secours et de police. Il sera attentif à l'impact cumulé sur la circulation des divers projets de la Ville qui, outre la fermeture des quais de la rive droite, a, en cours d'élaboration ou de réalisation, un plan vélo et un plan de déplacements piétons, une politique de réduction du nombre des places de stationnement et de limitation de vitesse à 30 km/h étendue à de nouveaux secteurs, une liaison par bus à haut niveau de service, un réaménagement de certaines places... À ceci s'ajoutent de nombreux chantiers importants affectant ou devant affecter dans un proche avenir le cœur de Paris (les Halles, la Samaritaine, les théâtres du Châtelet et de la Ville, la rénovation du réseau de gaz...). La Ville s'est engagée oralement à échelonner ces différentes opérations, engagement qu'elle n'a pas à ce jour confirmé par écrit. Le Préfet de police a d'ailleurs, en plus de l'étude d'impact réglementaire, demandé, dès septembre 2015 à ce que soit réalisée une étude complémentaire visant à prendre en compte l'ensemble de ces chantiers de manière pluriannuelle et selon 4 scénarii de mise en œuvre des différents autres chantiers.

Il rappelle la nécessité que cette opération de fermeture de la circulation de la voie Pompidou se fonde sur une étude objective et transparente des flux de circulation, flux dont on ne sait pas aujourd'hui avec certitude la provenance. Ainsi par exemple on ne connaît pas aujourd'hui avec certitude la proportion de véhicules empruntant cette voie en provenance d'autres communes de la petite couronne ou quittant Paris en direction de la banlieue. Ceci est probablement à l'origine des objections qu'ont pu d'ores et déjà recueillir les membres de la commission d'enquête publique, notamment auprès des élus du Val-de-Marne, sur le bien-fondé du périmètre d'enquête retenu.

Le Préfet de police sera également attentif au statut juridique de la période intermédiaire souhaitée par la Maire de Paris entre la décision de fermeture de la voie sur berge mi-août, immédiatement après l'opération « Paris plage », et la session au cours de laquelle le conseil de Paris devrait adopter ce projet, au vu de l'avis rendu par la commission d'enquête publique, session qui ne devrait probablement pas se tenir au plus tôt avant la fin septembre.

Enfin le Préfet de police a déjà exprimé à la Maire de Paris l'exigence de réversibilité des aménagements permettant, éventuellement, la réouverture de la voie Pompidou à la circulation automobile si sa fermeture entraînait de trop fortes perturbations et la nécessité de maintenir, sur toute la longueur des quais bas, une voie libre en permanence pour la circulation des véhicules de secours. Cette réversibilité s'applique bien évidemment aux tunnels et aux modalités pratiques d'usage de la voie en cas d'urgence depuis les rampes d'accès et de sortie tout le long de l'actuelle voie Georges Pompidou.

Entretien avec Monsieur Etienne GUYOT, directeur général de CCIP, 24 juin 2016.

Monsieur Guyot indique qu'il n'est pas hostile par principe au projet.

Il lui semble toutefois qu'il faudrait compléter l'étude d'impact pour avoir :

- une connaissance approfondie de l'impact de la piétonisation de la rive gauche de la Seine ; à ce jour la CCIP n'a pas eu de plaintes de commerçants et on peut même se féliciter de la création de certaines activités commerciales ;
- la confirmation que les conséquences de la fermeture de la voie sur berge rive droite doivent être, comme cela lui semble, appréciées au niveau métropolitain.

Pour lui, il faudrait concomitamment améliorer l'offre en matière de transports en commun.

Il s'interroge sur les conséquences pour les commerces de l'allongement du temps de transport et des difficultés de circulation qui pourraient avoir des conséquences sur l'organisation des livraisons et le comportement de la clientèle.

Selon lui, il faudrait poursuivre les études et mettre le projet en œuvre progressivement, voir le reporter.

Entretien avec Monsieur Raphaël Hacquin, Directeur Unité territoriale de Paris- (DRIEA), 29 juin 2016.

M. Hacquin souligne, pour la regretter, la différence de méthode entre celle choisie pour l'élaboration du projet de piétonisation de la Rive Gauche et la transformation en « boulevard urbain » de la rive droite et celle retenue pour le présent projet de fermeture de la circulation et la piétonisation de la rive droite de la Seine. En effet, pour la Rive Gauche, il y a eu un comité de pilotage présidé par un préfet et associant les services de l'État et les services de la Ville, alors que pour la Rive Droite il y a eu seulement une série de rencontres bilatérales entre la Ville et les services de l'État. La première méthode avait permis de résoudre bien en amont toutes les difficultés alors que la seconde a conduit à ce que la Ville de Paris prenne des décisions sans attendre les effets navettes des avis des personnes concernées.

Pour ce qui est des éléments statistiques recherchés par la commission qui permettrait de mieux connaître le trafic utilisant actuellement la section de la voie Georges Pompidou susceptible d'être fermée à la circulation automobile, il ne les possède pas, mais sont susceptibles d'être obtenus auprès du directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement - Île-de-France (DRIEA).

Entretien avec Monsieur Patrick Ollier, président de la métropole du Grand Paris, député, 30 juin 2016.

M. Ollier rappelle qu'il n'a pas d'hostilité de principe à l'encontre de ce projet. Il partage d'ailleurs l'un de ses objectifs, la réduction de la pollution qui est un enjeu majeur de santé publique et pour lequel il a déjà pris ou soutenu des initiatives, réduction de la pollution en vue de laquelle la Métropole élaborera avant fin 2017 un plan climat air énergie.

Toutefois, s'agissant de la fermeture à la circulation automobile de la section de la voie Georges Pompidou envisagée, et sans empiéter sur les compétences communales en matière de circulation, il ne peut, en l'état, qu'émettre des réserves. D'une part, le projet devrait s'accompagner d'une amélioration de l'offre de transport en commun, amélioration de l'offre qui n'interviendra pas avant plusieurs années. D'autre part, les études réalisées à ce jour ne lui paraissent pas de nature à permettre d'apprécier l'impact du projet sur l'aire métropolitaine notamment en ce qui concerne les conséquences sur la circulation et sur la pollution. De plus, ces études devraient prendre en compte les

conséquences d'autres projets dont les effets risquent de se cumuler avec ceux de la fermeture de la voie sur berge rive droite. Il lui semble donc nécessaire de différer la réalisation de ce projet dans l'attente du résultat de telles études menées de manière impartiale et sur un périmètre élargi au-delà du centre de Paris en tenant compte des enseignements d'une enquête origine/destination à réaliser au préalable. C'est d'ailleurs dans ce sens que le conseil métropolitain a émis un vœu dans sa séance du 26 juin.

Si le projet n'était pas différé, comme cela lui semble pourtant indispensable, il conviendrait de mettre en place un observatoire impartial afin que, dès lors que le principe de la réversibilité est posé, la circulation puisse être rétablie si la situation constatée l'exigeait.

Il souhaite que le bon sens l'emporte et que le temps de la concertation revienne, il souligne que les élus parisiens n'ont pas l'expérience de l'intercommunalité qui permettrait que le débat sur le projet gagne en sérénité. En ce qui concerne l'enquête publique, il ne voudrait pas que les citoyens aient le sentiment que l'on ne respecte pas leur avis.

Entretien avec Monsieur Gilles Leblanc (Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement - Île-de-France (DRIEA))

Interrogé par la commission sur l'évaluation faite par la Ville des reports de trafic entraînés par la fermeture de la voie sur berge rive droite, M. Leblanc rappelle que la Ville de Paris a passé un marché de simulation de trafic au bureau d'études SYSTRA.

Ce bureau d'études a, d'une part, produit une simulation macroscopique à l'échelle des déplacements sur toute la région, et, d'autre part, effectué des simulations microscopiques pour déterminer les possibilités de report de trafic intra-muros.

Les résultats de la simulation macroscopique ont été obtenus en utilisant le modèle largement utilisé à cette échelle et développé par les services de l'Etat (DRIEA) et n'appellent pas de réserves de sa part.

En fait, les remarques de l'autorité environnementale sur le dossier des berges portent sur les réserves de capacités d'absorption des véhicules dans les voies

adjacentes, en raison de la saturation du réseau dans et au-delà du périmètre d'études, et sur l'insuffisance d'études pour appréhender l'impact du projet (quantité de véhicules, vitesses moyennes...). Le calcul de ces capacités d'absorption, fondé sur l'hypothèse d'une baisse de trafic de 2% par an pour le trafic de Paris -Paris et de 1% par an pour celui de Paris - Banlieue, a été effectué en prenant en compte une fermeture totale ou partielle de la voie sur berges et en intégrant diverses variables (fermeture de la sortie pont-Neuf du tunnel des Halles...). Or, il n'est pas dans la compétence de la DRIEA d'analyser le maillage fin du réseau de circulation car elle travaille à l'échelle macro. De plus la trame urbaine intramuros est beaucoup plus dense que dans le reste de la région urbaine et il ne lui semble pas qu'il y ait à Paris comme c'est le cas dans la périphérie de besoin significatif d'amélioration de la trame viaire.

La DRIEA n'est donc pas non plus en mesure de répondre aux attentes de la commission s'agissant de la connaissance fine (provenance, destination, nature...) du trafic empruntant la section de la voie Georges Pompidou dont la fermeture au trafic automobile est envisagée. Il existe peut-être quelques données susceptibles de permettre de répondre à cette question mais il ne se sent pas en droit de les communiquer sans l'accord du préfet de police.

En fait, pour M. Leblanc, il tire comme enseignement de l'expérience qu'il a - mais au niveau régional-, que l'utilisation de la voiture ne change pas beaucoup avec les investissements de transports collectifs. Il s'agit d'abord de changements de comportements de la part des usagers de l'automobile ; dans la périphérie de Paris, l'exemple de la moindre congestion de la circulation les jours où il n'y a pas d'école (donc des parents qui accompagnent en voiture leurs enfants) en est une preuve.

Entretien (téléphonique) avec Monsieur Paul Lecroat, IAU-IdF, 5 juillet 2016.

Nous n'avons pas de comptage régulier qui permettrait de savoir qui sont les automobilistes : vient d'où, va où, pour quelle raison ?

Nous pouvons juste faire quelques observations :

- la baisse du trafic généralement constatée est liée en partie aux comportements des nouvelles générations qui ont, proportionnellement, moins de permis de

conduire et sont plus portés vers des modes de transport dits doux. Ils possèdent moins de véhicules.

- les déplacements effectués pour des motifs économiques (livraisons, artisanat...) sont en forte croissance (en particulier comme conséquence d'utilisation d'Internet pour passer des commandes par les particuliers et, de plus en plus, par les entreprises qui n'ayant pas de stocks en Ville commandent au jour le jour).

- il semble qu'il y ait moins de contrôle (des comportements ou de la police) donc plus facilement des encombrements dans les carrefours (par exemple : avancer au vert même si, devant soi, le carrefour est bloqué). Ce qui permet de supposer que la congestion n'est pas d'abord liée au volume du trafic, mais aux comportements des conducteurs.

A partir d'une étude qui analyse une centaine de cas (Europe et États-Unis), il semble qu'il y aurait une diminution des pointes de trafic de l'ordre de 14 à 25% si les utilisateurs prenaient leurs véhicules à un autre moment que les heures de pointes.

Une partie des encombrements est due au fait que les sens interdits, soi-disant installés pour fluidifier et synchroniser les feux, entraînent, en fait, des rallongements de parcours (on doit faire le tour d'un pâté de maison pour repartir dans le bon sens).

2.8 Information du public

2.9 Les mesures de publicité légale

2.9.1 Affichage des avis d'enquête

L'affichage des avis d'enquête a été effectué, pour le compte de la Ville de Paris, par la société Publilégal (confer annexe 3 plans d'affichage). Cette dernière a également procédé à la vérification, et au besoin, au remplacement, des avis d'enquête.

Le président de la commission d'enquête ayant constaté le 22 mai que les avis d'enquête affichés, de couleur blanche, n'étaient pas conformes aux dispositions de l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement, ceux-ci ont immédiatement été retirés et remplacés par des affiches jaunes conformes au dudit arrêté.

2.9.2 Parutions légales dans les journaux

L'avis d'ouverture de l'enquête publique a fait l'objet d'une insertion dans l'édition des journaux la Croix, le Parisien et Libération datée du 23 mai 2016.

Une seconde insertion a été réalisée dans les mêmes journaux le 9 juin suivant.

2.9.3 Les autres mesures d'information du public :

Les pièces essentielles du dossier d'enquête ont été mises en ligne sur le site de la Ville qui a en outre utilisé ses panneaux électroniques pour diffuser à partir du 20 juin dans l'ensemble des arrondissements un message relatif aux dates d'enquête ainsi qu'aux dates des différentes permanences prévues.

2.10 Composition du dossier soumis à l'enquête publique :

Le dossier soumis à enquête publique comprenait outre les documents administratifs relatifs à l'ouverture de l'enquête publique :

- une synthèse de la concertation préalable ;
- une note de présentation non technique ;
- l'étude d'impact du projet et un fascicule d'annexes ;
- l'avis de l'autorité environnementale et la réponse faite par la Ville audit avis ;

En cours d'enquête, il est apparu qu'il était nécessaire de compléter le dossier par un certain nombre de documents et d'informations. En conséquence, une demande a été adressée à la ville (confer annexe n° 4) qui y a fait réponse en produisant divers documents qui ont été joints au dossier d'enquête mis à disposition du public le 17 mai 2016 (pièce 3-4 du dossier d'enquête publique:

informations complémentaires versées au dossier d'enquête à la demande de la commission d'enquête).

Le dossier ainsi mis à disposition du public satisfaisait aux prescriptions des articles L. 123 – 12 et R. 123 – 8 du code de l'environnement.

Le 7 juin 2016 le président de la commission d'enquête a paraphé les différentes pièces de l'enquête des quatre dossiers identiques et les registres d'enquête, destinés à être déposés dans les quatre sites prévus, les mairies des 1^{er}, 4^{ème}, 7^{ème} et 12^{ème} arrondissements. Des registres d'enquête supplémentaires ont été paraphés au cas où le besoin s'en ferait sentir.

2.11 La réception du public :

La direction de l'urbanisme a pris contact avec les responsables des différents sites pour faire un rappel sur les conditions dans lesquelles devrait se dérouler l'enquête publique, l'accueil de public et les mesures particulières pour préserver l'intégrité des registres d'enquête. Ces contacts ont permis d'éviter toute difficulté particulière dans la réception du public, à l'exception de la mairie du 7^{ème} arrondissement où, malgré les rappels des commissaires enquêteurs, les permanences n'ont pas toujours été correctement signalées.

2.12 Les permanences de la commission d'enquête :

Pour s'adapter au mieux aux disponibilités du public, la commission a tenu quatre permanences dans chacun des arrondissements inclus dans le périmètre de l'enquête, une en matinée, une en après-midi, une en nocturne et une le samedi matin. Les permanences ont eu lieu aux heures et jours suivants :

2.12.1 Mairie du 1er arrondissement

Jeudi 16 juin 2016, de 16h à 19h –
Mercredi 22 juin 2016, de 14h à 17h –

Vendredi 1er juillet 2016, de 9h à 12h –
Samedi 11 juin 2016, de 9h à 12h

2.12.2 Mairie du 4^{ème} arrondissement :

Lundi 13 juin 2016, 14h à 17h –
Samedi 18 juin 2016, de 9h à 12h
Mardi 21 juin 2016, de 9h à 12h
Jeudi 7 juillet 2016, de 16h à 19h

2.12.3 Mairie du 7^{ème} arrondissement :

Vendredi 17 juin 2016, de 9h à 12h
Samedi 25 juin 2016, de 9h à 12h
Mardi 28 juin 2016, de 14h à 17h
Jeudi 7 juillet 2016, de 16h à 17h

2.12.4 Mairie du 12^{ème} arrondissement :

Vendredi 24 juin 2016, de 9h à 12h
Jeudi 30 juin 2016, de 16h à 19h
Samedi 02 juillet 2016, de 9h à 12h
Mardi 5 juillet 2016, de 14h à 19h

2.13 Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres

Les registres d'enquête, après clôture et dépouillement par la commission d'enquête, ont été déposés à la Mairie de Paris annexés au présent rapport ainsi que les 68 courriers reçus au siège de l'enquête publique avant le 8 juillet au soir, fin de l'enquête.

2.14 Incidents relevés au cours de l'enquête :

En se rendant à la permanence du samedi 18 juin qu'il devait assurer en mairie du 4^{ème} arrondissement, un des commissaires a eu un malaise qui ne lui a

permis ni d'assurer ladite permanence ni de prévenir un autre membre de la commission qui aurait pu pourvoir à son remplacement.

Le public qui était venu en vain à la permanence pour le rencontrer a laissé sur le registre d'enquête un message collectif pour protester contre cette situation. À celles de ces personnes qui avaient laissé leurs coordonnées, le président de la commission a envoyé un message les informant des autres permanences auxquelles elles pouvaient se rendre, des possibilités de prendre connaissance du dossier en dehors des permanences et de la faculté qui leur était ouverte de faire connaître leurs observations par voie postale (confer annexe 5 le message ainsi adressé).

Dans ces circonstances, la commission estime que cet incident ne saurait avoir affecté la régularité de l'enquête.

2.15 Climat de l'enquête :

L'annonce faite par Madame le maire de Paris, qui au demeurant n'a pas souhaité recevoir les membres de la commission, avant ou pendant l'enquête publique, que la voie sur berge resterait fermée à la fin du mois d'août après la fin de l'opération « Paris plage » a indubitablement pesé sur le climat de l'enquête dont l'utilité même a été à de nombreuses reprises mise en cause par les personnes qui se sont présentées aux permanences. L'affirmation selon laquelle Madame le maire de Paris ne ferait que mettre en œuvre son programme électoral¹ n'a pas suffi à améliorer ce climat.

¹ Au demeurant, le programme électoral de Mme le maire de Paris ne prévoit pas explicitement la fermeture et la piétonisation la voie sur berge rive droite. Il y est seulement dit que « La Seine irrigue Paris et son imaginaire. Je renforcerai les usages sur le fleuve et ses berges en complétant les continuités piétonnes et en favorisant les transports par l'eau. Nous travaillerons aussi pour que les quartiers des bords de Seine retrouvent des liens plus paisibles avec le fleuve, dans le 12e avec la transformation de l'A4 en liaison avec Charenton, dans le 13e en liaison avec Ivry, dans le 15e en liaison avec Issy-les-Moulineaux, dans le 16e en liaison avec Boulogne. » et il y est prévu la « création d'un kilomètre et demi de promenade le long de la voie Pompidou rive droite ».

Le vœu émis par le Conseil de Paris réuni en séance les 4, 5 et 6 juillet, relatif à la tenue d'un évènement sur les quais lié à la COP 22 qui se tiendra à Marrakech, afin de fournir une justification au maintien de la fermeture de la voie sur berges au-delà du 20 août, terme initial de l'opération « Paris-plage », avant que ne soit votée par ledit Conseil l'adoption éventuelle du projet et avant que le préfet de police ait émis un avis conforme favorable à la fermeture à la circulation automobile de cette section de la voie Georges Pompidou n'a pas non plus dissipé ce sentiment d'inutilité de l'enquête publique...

Par ailleurs la commission n'a pu que déplorer que l'enquête publique sur le projet d'aménagement de la rive droite de la Seine soit l'occasion d'un débat, certes légitime et justifié, sur la place de Paris au sein de la métropole du Grand Paris et sur ses relations avec les communes de la périphérie, débat dans lequel la commission n'entend pour autant nullement intervenir. De même la commission a pu déplorer la politisation et le caractère passionnel de certaines contributions.

3 LES OBSERVATIONS RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUETE

3.1 Observations orales:/ Observations écrites

Au cours de l'enquête, 224 contributions au total ont été inscrites, agrafées ou annexées aux registres mis à disposition du public dans les quatre mairies d'arrondissement incluses dans le périmètre fixé par arrêté du 17 mai 2016 (respectivement 59, 110, 14 et 41 contributions dans les mairies des 1er, 4ème, 7ème et 12e arrondissements).

3.2 Courriers

68 courriers adressés au président de la commission d'enquête publique sont parvenus avant la date de clôture, le 8 juillet au soir, en mairie du 4ème arrondissement, siège de l'enquête publique.

Sept autres courriers sont arrivés après la clôture de l'enquête publique ; ils sont joints, non ouverts, au présent rapport.

3.3 Pétitions

Le projet de fermeture de la voie sur berge à la circulation automobile a donné lieu à plusieurs pétitions, l'une favorable « Rendez-nous les Berges de Seine! » et revendiquant plus de 1400 soutiens, d'autres défavorables comme « Fermeture des voies sur berge rive droite : NON merci @Anne Hidalgo ! » revendiquant 2469 soutiens, ou encore celle de l'association 40 millions d'automobilistes revendiquant 60 000 signatures.

Seule la première pétition a fait l'objet d'un document annexé au registre d'enquête 12e arrondissement ; les deux autres ont été citées oralement ou dans les observations laissées par le public dans les registres d'enquête et ne font pas partie des observations prises en compte par la commission.

3.4 Avis favorables/ défavorables

Sur ce total de 292 contributions écrites, 219 avis sont négatifs et 45 sont positifs ; les autres observations ont été classées à part, certaines étant hors sujet, d'autres demandant, sans se déclarer formellement opposées au projet dans son principe, que soit observé un « moratoire » dans l'attente d'études complémentaires indépendantes, de la fin de divers chantiers en cours, de la réalisation effective de projets de transport en commun, de pistes cyclables... Dans la plupart des cas ce « moratoire » demandé, lorsque la durée en était précisée, était d'au moins deux ans.

La commission a synthétisé les nombreux avis ainsi recueillis pour fonder son analyse et son appréciation de l'intérêt public du projet ; elle se borne à reproduire ci-dessous quelque unes des expressions les plus représentatives des opinions tranchées que le projet a pu susciter.

Les avis favorables soulignent que c'est un bon projet de supprimer cette autoroute anachronique et que c'est « une mesure inéluctable » car la reconquête des berges est une lutte contre la pollution et le tout automobile et qu'il faut en finir avec la voiture, qu'il s'agit d'une amélioration évidente pour la santé ; « J'attends ce projet depuis 30 ans, merci d'y avoir pensé ». Enfin, nous allons retrouver « le lien avec le fleuve » et cette piétonisation semble un prélude à l'aménagement des quais hauts.

Les avis défavorables ne sont pas toujours mesurés : c'est un projet « délirant, criminel, tant il augmente la pollution en haut » ; contraire à l'intérêt général, ce projet est « un prétexte idéologique et fallacieux ». On attend en vain une vue globale : plutôt d'abord développer les transports en commun, il y a assez d'espaces consacrés aux cyclistes et aux piétons ; dans Paris, il y a déjà beaucoup de quais bas empruntables. Comme si aujourd'hui, l'automobiliste n'empruntait cette voie que dans un but ludique. Les élus de la ville « préfèrent le loisir au travail », et transformer Paris en ville-musée, en ville morte, en faisant fuir les parisiens qui habitent et travaillent au centre.

D'autres soulignent que le dimanche (et pourquoi pas le week-end) cela suffit largement. En semaine, « il n'y aura personnes sur ces berges de novembre à mai » .

Les avis classés à part soulignent l'insuffisance des études relatives au transfert des flux de circulation et aux effets sur la pollution et le bruit. Certains soulignent l'importance des nombreux gros chantiers de construction en cours et à venir très prochainement dans ce secteur des quais. Deux contributions sont des contre-propositions des méthodes d'approche des questions d'évolution urbaines qui ne peuvent être regardés comme des avis se prononçant en faveur ou contre le projet.

3.5 Synthèse par thèmes des observations recueillies :

La commission après avoir recueilli les observations, positives ou négatives, que faisait naître ce projet, et ce tant auprès du public qu'auprès des personnalités ou institutions rencontrées à leur demande ou à son initiative (confer supra point n° 2.6 : comptes rendus des divers contacts et entretiens), en a fait une synthèse classée par thèmes et assortie de demandes d'informations complémentaires qu'elle a, conformément aux dispositions de l'article R. 123-18 du code de l'environnement, transmise à la Ville de Paris le 15 juillet 2016.

Par une note en date du 22 juillet la Ville a transmis à la commission ses réponses aux demandes qui lui avaient été ainsi formulées (confer annexe numéro 6).

C'est donc sur le fondement de cette synthèse par thèmes des observations du public, complétée et éclairée par les réponses de la Ville, que la commission a fondé son appréciation quant à l'intérêt public du projet.

4 APPRECIATION PAR LA COMMISSION D'ENQUETE DE L'INTERET PUBLIC DU PROJET :

Il appartient à la commission d'émettre, en toute indépendance, un avis sur l'intérêt public de l'opération soumise à enquête.

Il convient pour ce faire d'apprécier les gênes ou difficultés que la fermeture de la voie Georges Pompidou est susceptible d'entraîner, en mettant en regard les bénéfices que l'on peut raisonnablement en espérer, bénéfices tels que définis par les objectifs que la Ville a assignés audit projet et rappelés ci-dessus au point 1.1 du présent rapport (4.2).

Toutefois, il est apparu au cours de l'enquête que cette appréciation des mérites des observations positives ou négatives recueillies ne pouvait se faire sans répondre préalablement à l'objection majeure, fréquemment et vigoureusement

soulevée par le public et les élus, qui porte sur le périmètre de l'enquête publique qu'il convient de retenir pour apprécier les conséquences que le projet d'aménagement de la portion de la voie Georges Pompidou envisagée est susceptible d'entraîner (4.1).

4.1 Objections relatives au périmètre de l'enquête publique eue égard aux conséquences prévisibles du projet :

Les observations recueillies et les questions qu'elles soulèvent :

De nombreuses observations, et tout spécialement celles des élus des 5^e, 6^e, 8^e et 16^e arrondissements, ont fait valoir que, d'une part, le périmètre de l'enquête publique portant sur le projet d'aménagement des berges de la Seine rive droite était bien plus restreint que celui retenu pour l'enquête publique sur le projet d'aménagement des berges de la rive gauche, et que, d'autre part, lesdits arrondissements étaient directement concernés par les conséquences du projet, notamment sur la circulation, mais également sur la pollution et le bruit. Ces affirmations se fondent sur les conclusions mêmes de l'étude d'impact qui font apparaître des reports significatifs de trafic sur leurs secteurs qu'ils considèrent comme déjà à la limite de la saturation (comme par exemple le boulevard Saint-Germain...), ou difficilement à même, étant déjà encombrés, de faire face à un surcroît de circulation.

Par ailleurs, les élus des communes périphériques, spécialement des communes du Val-de-Marne, du conseil départemental des Hauts-de-Seine et du conseil départemental du Val-de-Marne, du territoire métropolitain Seine Ouest, de la Métropole du Grand Paris, et de la Région Île-de-France contestent vigoureusement les conclusions de l'étude d'impact quant aux conséquences limitées au territoire de Paris de la fermeture de la voie sur berge rive droite. Ils soutiennent que cette voie de circulation est essentielle pour gagner ou quitter le centre de Paris depuis ou vers la banlieue, ou bien encore pour traverser Paris en l'absence de voies de contournement satisfaisantes, et que cette fermeture aurait un effet très négatif sur l'activité économique, notamment des artisans qui œuvrent à Paris, ainsi que sur la vie des populations travaillant à Paris mais contraintes de loger en banlieue.

La commission s'est interrogée fortement sur la pertinence de ces critiques. Pour être à même d'y répondre, et éventuellement d'en tirer des conséquences quant à son avis, il est indispensable que la commission puisse disposer d'une analyse plus fine de la fonction de la voie Georges Pompidou et du trafic qui l'emprunte. En effet, l'étude d'impact, par son approche pouvant paraître par trop macroscopique, n'apporte pas de réponse satisfaisante aux objections soulevées ci-dessus rappelées et ne permet pas ainsi de connaître, aux différentes heures de la journée, le nombre, la nature et l'origine géographique des véhicules entrant dans la voie Georges Pompidou par le tunnel des Tuileries ou la rampe d'accès située au niveau du pont Louis-Philippe ainsi que le nombre et la destination des véhicules en sortant par le tunnel Henri IV ou par les issues situées en aval de la place du Châtelet ou au niveau de l'hôtel de Ville.

Il a donc été demandé à la Ville de produire, en se fondant sur des sources indépendantes et fiables de nature à éviter toute contestation sur ce point, les données permettant d'avoir une connaissance exacte et fine du trafic empruntant la voie Georges Pompidou et, partant, d'apprécier les conséquences réelles qu'aura sa fermeture envisagée sur la circulation automobile ainsi que la zone géographique sur laquelle lesdites conséquences seront supportées.

Réponse de la Ville :

1. Il ressort de la jurisprudence que l'enquête publique doit être proportionnée à l'importance et aux caractéristiques du projet, ainsi qu'à la taille et au territoire de la commune concernée. Le juge administratif n'exige pas que le périmètre de l'enquête soit étendu aux communes limitrophes du projet, même si leurs territoires pourraient être concernés. Il n'est en outre pas envisageable de faire dépendre la régularité d'une enquête publique du bon vouloir de personnes publiques distinctes qui ne sont pas à l'initiative du projet et pourraient même y être opposées.

Le juge administratif s'attache en réalité moins au périmètre de l'enquête publique à proprement parler qu'à l'assurance que cette dernière a été organisée dans des conditions de nature à assurer une information et une participation suffisantes du public. Et il n'est notamment pas requis que le périmètre de l'enquête publique soit identique à celui de l'étude d'impact. Ce parallélisme serait sans fondement juridique et technique, dès lors que l'enquête publique et l'étude d'impact répondent à des finalités distinctes : l'information et la participation du public d'un côté ; l'appréciation de l'impact du projet sur l'environnement de l'autre.

Par ailleurs, aucune disposition légale ou réglementaire ne fixe précisément les lieux de mise à disposition d'un dossier papier et le fait que la Ville de Paris ait une

organisation administrative spécifique en arrondissements ne modifie en rien les règles habituelles de déroulement d'une enquête publique qu'il est d'usage d'organiser dans la mairie de la commune. A Paris, la multiplication des lieux d'enquête a pour seul objectif de faciliter la consultation du public qui peut en toute hypothèse déposer des observations dans l'arrondissement de son choix, même s'il n'y réside pas. De surcroît, la possibilité d'envoyer des courriers au siège de l'enquête permettait à toute personne de faire part de ses observations aux membres de la commission.

Dans ce cadre, le périmètre d'enquête publique de l'aménagement des Berges rive droite a été fixé aux quatre arrondissements sur lesquelles la concertation préalable s'est tenue, c'est-à-dire le périmètre d'implantation des aménagements (1^{er} et 4^{ème}), élargi au 7^{ème} et 12^{ème}, arrondissements connexes et concernés par la liaison Bastille / Tour Eiffel par les berges. L'information de la tenue de l'enquête publique a en outre été élargie aux 5^{ème} et 6^{ème} arrondissements par la pose de panneaux d'information.

Conformément à l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique établi en concertation avec le président de la commission d'enquête (R. 123-9 du code de l'environnement), les membres de la commission ont tenu quatre permanences dans chacune des quatre mairies d'arrondissement pendant l'ensemble de la durée de l'enquête (pour un total de 16 permanences dont l'une n'a pas pu être tenue pour des raisons médicales). Le dossier d'enquête était accessible sur internet. La publicité a été importante, y compris à l'échelle de la région et le projet a connu un écho médiatique très large (cf. plusieurs articles de presse tels que le Parisien ou les journaux gratuits). La Maire de Paris a également tenu une conférence de presse le 8 juin pour annoncer le démarrage de l'enquête.

Par ailleurs, outre les mesures de publicité légale dans 3 journaux (au lieu de 2 comme le prévoit le code) et les affichages dans six arrondissements, la Ville a utilisé ses panneaux électroniques pour diffuser à partir du 20 juin dans l'ensemble des arrondissements un message relatif aux dates d'enquête ainsi qu'aux dates des différentes permanences prévues.

Dans les faits, comme il a été dit ci-dessus, cette consultation a donné lieu à une très large participation du public qui a présenté de nombreuses observations, dans une moyenne comparable voire supérieure à la pratique habituelle.

Les critiques du périmètre et du caractère suffisant de l'enquête publique ne sont donc pas fondées.

Position de la commission :

Comme ce sera à plusieurs reprises l'occasion de le réaffirmer dans le présent rapport, il n'est pas de la compétence de la commission de se prononcer en droit. Reste au demeurant que la Ville ne donne aucune référence quant à la jurisprudence administrative dont elle semble se prévaloir...

De même, la question n'est nullement ici de savoir s'il faut, en droit ou par principe, étendre l'enquête aux communes limitrophes ou « s'il faut se plier au bon vouloir de personnes publiques distinctes » comme semble le croire la Ville, de manière polémique. De même il n'appartient pas à la commission de prendre position sur les relations conflictuelles que la Ville de Paris peut entretenir avec les communes de la périphérie qui peuvent estimer, à tort ou à raison, que cette dernière ne tient pas compte de leurs intérêts dans les décisions qu'elle vote ou encore de prendre position sur la nécessité que certaines décisions soient prises, compte tenu de leurs effets, au niveau métropolitain...

La seule question à laquelle la commission entend s'attacher en restant dans la limite de ses compétences est tout simplement celle de savoir si le périmètre de l'enquête doit être, pour qu'elle soit sincère et régulière, restreint au « périmètre d'implantation des aménagements » comme le soutient la Ville ou concerner, quelles qu'en soient les limites administratives, toutes les portions du territoire sur lesquelles le projet soumis à enquête publique a un impact direct et significatif. Il paraît de bon sens, et ce bon sens n'est pas démenti par des décisions de jurisprudence que la Ville aurait produites, de retenir le périmètre sur lequel les effets significatifs, positifs ou négatifs, du projet se font sentir. C'est cette position - que la Ville semble d'ailleurs vouloir faire sienne lorsqu'elle justifie ce projet par le souhait « de faire bénéficier au plus grand nombre un espace de promenade » - que la commission a retenue. Tirant les conséquences de cette position, il convient en l'espèce de déterminer le périmètre sur lequel le projet a un tel impact, positif ou négatif, direct et significatif. Compte tenu des éléments fiables - tirés de l'étude d'impact ou des réponses aux observations faites par la Ville ou bien encore obtenues auprès des responsables d'administration rencontrés - dont la commission s'estime disposer, il y a lieu de distinguer la situation des territoires concernés par les nuisances de toute nature susceptibles de résulter des reports de circulation induits par la fermeture de la section de la voie Georges Pompidou (4.1.1.), et d'autre part des troubles apportés aux usagers qui ne pourront plus emprunter cet itinéraire (4.1.2).

4.1.1. Sur les zones concernées par les conséquences du projet :

Si, après consultation du président de la commission lors d'une réunion le 27 avril 2016, il a été décidé, par arrêté du maire de Paris en date du 17 mai modifié

le 18 mai suivant, que le périmètre de l'enquête publique serait limité aux seuls 1er, 4ème, 7ème et 12ème arrondissements, ce qui était cohérent avec le périmètre choisi pour la concertation, il est apparu, après lecture des 900 pages de l'étude d'impact et de ses annexes, ainsi qu'après avoir pris connaissance de l'avis de l'autorité environnementale, entendu les premières observations du public et obtenu la communication de pièces complémentaires versées au dossier d'enquête publique, que la fermeture de la section de la voie Georges Pompidou comprise entre le tunnel des Tuileries et le tunnel Henri IV aurait nécessairement des effets défavorables excédant la zone prévue par l'arrêté précité d'ouverture de l'enquête publique.

En effet, il est constant que les reports de trafic affecteront le boulevard Saint-Germain (250 véhicules maximum en heure de pointe) dans sa traversée des 7^e, 6^e et 5^e arrondissement qui connaîtra alors un débit proche de sa capacité maximum. De même, il ressort des pièces complémentaires annexées au dossier d'enquête que la fermeture du tunnel du Tuileries entraînera une nécessaire modification de la voirie en amont de la Concorde, dans le 8e arrondissement, qui connaîtra dans cette zone ainsi que dans d'autres, comme cela ressort toujours de l'étude d'impact, des perturbations à la circulation générant elles-mêmes diverses nuisances. Enfin, le reste des 2700 véhicules qui ne pourront plus emprunter les berges de la Seine rive droite, et qui choisiront d'emprunter d'autres itinéraires que le boulevard Saint-Germain (250 véhicules maximum en heure de pointe) ou le quai haut rive droite (580 véhicules maximum en heure de pointe), soit environ 1850 véhicules en heure de pointe (dont il faudrait selon la Ville déduire le nombre, non précisé, des véhicules s'étant « évaporés »), traversera d'autres secteurs - selon des itinéraires au demeurant également non précisés -, principalement dans les autres arrondissements du centre-ville.

Il aurait donc été nécessaire d'élargir le périmètre de l'enquête publique, à tout le moins, aux 5^e, 6^e et 8^e arrondissements.

Pour la commission, il s'agit là d'un vice substantiel de nature à porter atteinte à la sincérité de l'enquête publique. La circonstance que des affiches informant qu'une enquête publique était en cours ont été placées en certains points en dehors du périmètre fixé par l'arrêté du 17 mai 2016 modifié, ou que cette information ait été diffusée par d'autres supports, ou bien encore que des habitants extérieurs aux 1^e, 4^e, 7^e et 12^e arrondissement ont, comme les maires des

5^e, 6^e et 8^e arrondissement, fait valoir leurs observations lors de l'enquête ne paraît pas de nature à purger ce vice substantiel. De même, il semble difficile de considérer que la tenue d'une enquête publique dans une mairie d'arrondissement à Paris ne soit qu'une simple commodité permettant de consulter un dossier d'enquête et de tenir un registre. De plus on pourrait s'interroger sur la portée de la publicité par voie de presse, pourtant formalité substantielle prévue par la loi, si le périmètre administratif annoncé de l'enquête publique ne correspondait pas au périmètre effectivement concerné directement par un projet.

4.1.2 Sur les conséquences du projet pour les usagers empruntant la section de la voie Georges Pompidou concernée par le projet :

Les observations recueillies et les questions qu'elles soulèvent :

Les élus des communes périphériques, spécialement des communes du Val-de-Marne, du conseil départemental des Hauts-de-Seine et du conseil départemental du Val-de-Marne, du territoire métropolitain Seine Ouest, de la Métropole du Grand Paris, de la région contestent vigoureusement les conclusions de l'étude d'impact quant aux conséquences limitées au seul territoire de Paris de la fermeture de la voie sur berge rive droite. Ils soutiennent que cette voie de circulation est essentielle pour gagner ou quitter le centre de Paris depuis ou vers la banlieue, ou bien encore pour traverser Paris en l'absence de voies de contournement satisfaisantes, et que cette fermeture aurait un effet très négatif sur l'activité économique, notamment des artisans qui œuvrent à Paris, ainsi que sur la vie des populations travaillant à Paris mais contraintes de loger en banlieue.

Pour pouvoir répondre à ces interrogations, la commission a donc demandé à la Ville de produire, en se fondant sur des sources indépendantes et fiables de nature à éviter toute contestation sur ce point, les données permettant d'avoir une connaissance exacte et fine du trafic empruntant la voie Georges Pompidou et, partant, d'apprécier les conséquences réelles qu'aura sa fermeture envisagée sur la circulation automobile ainsi que la zone géographique sur laquelle lesdites conséquences seront supportées.

A cette question, la Ville a apporté la réponse suivante :

Concernant la circulation sur la Voie Georges Pompidou, l'étude d'impact a déjà fourni des éléments précis sur les niveaux de trafic et le tronçon de berge de Seine envisagés. Le modèle macroscopique de la Ville de Paris est construit à partir de celui de la DRIEA et reprend les matrices de déplacements issues de l'EGT (Enquête Globale de Transport). Cette enquête pilotée par le STIF et la DRIEA permet de définir les paires origines / destinations du modèle. Ce modèle est ensuite calé à partir des comptages permanents (boucles situées dans les chaussées) de la Ville de Paris. Les données issues des boucles sont des données brutes provenant des capteurs agrégés suivant différentes périodes (3 minutes, quart d'heure, heure). Ces données sont fiables (précision des capteurs de +/- 3%) et publiques car les données horaires sont publiées sur le site opendata de la Ville et mises à disposition de tous.

Pour répondre précisément à la demande formulée de connaissance fiable, indépendante, exacte et fine du trafic empruntant la voie Georges Pompidou, il faut d'abord préciser les modalités de mesures du trafic automobile à Paris.

Un trafic automobile se caractérise d'abord par la notion de débit : c'est la quantité de véhicules passant sur un tronçon donné d'une voie en un certain temps. Généralement, on exprime ce débit en véhicules par heure. La Ville de Paris dispose de capteurs de débits intégrés dans les chaussées (boucles électromagnétiques) qui permettent de recueillir en temps réel ces débits. La cartographie produite en annexe représente spatialement l'implantation de ces capteurs de débits dans le centre de Paris. Les flèches de couleur bleue représentent l'emplacement des capteurs de débit.

La seconde caractérisation du trafic se fait par une notion d'occupation temporelle de la chaussée, ce qu'on appelle un taux d'occupation (pourcentage de présence de véhicules sur une boucle électromagnétique). Cette grandeur permet d'estimer la fluidité ou la saturation du trafic. Les capteurs de taux sont représentés par des flèches rouges dans la cartographie ci-dessous. À noter qu'un capteur de débit permet également de compter un taux d'occupation.

Les données issues de ces capteurs de trafic sont collectées informatiquement et transférées vers le système informatique de régulation des feux tricolores et du trafic hébergé au PCE Lutèce (Paris 4^{ème}). Celui-ci permet d'effectuer des extractions statistiques des données des capteurs.

Cet important réseau de capteurs représente la seule source fiable et régulière permettant de mesurer les volumes de trafic sur les voies parisiennes. En effet, les données produites par d'autres opérateurs d'information sur le trafic sont issues de technologies dites FCD (floating car data), elles combinent des données produites par des systèmes GPS (Coyote, Tom-Tom, Viamichelin...) et ne peuvent fournir que des informations sur les vitesses des véhicules où ils sont embarqués (engorgements, fluidité) et aucune sur les débits.

Les données principales concernant les berges pour le mois de mars 2016 sont fournies en annexe 2 : entrée du tunnel Tuileries, quai haut des Tuileries, sortie Édouard Colonne, sortie Lobau, Voie Georges Pompidou après la rampe Louis Philippe. On constate que ces chiffres récents (en moyenne des jours ouvrés sur un créneau horaire donné) confirment les éléments indiqués dans l'étude d'impact : environ 2700 véh/h à l'heure de pointe du soir (un peu moins à l'HPM d'ailleurs au moins de mars 2016) accèdent via le tunnel des Tuileries. Une partie remonte sur les quais hauts à la rampe Châtelet- Edouard Colonne (395 en HPM, 526 en HPM) ou à la rampe Hôtel de Ville (262 en HPS, 427 en HPS), et les véhicules qui accèdent ensuite à la Voie Georges Pompidou par la rampe Louis-Philippe (532 en HPM, 679 en HPS)

ne compensent pas les remontées en amont. Le débit en HPM comme en HPS est alors de l'ordre de 2430 véh/h, dans le tunnel Henri IV.

On rappellera, comme cela figure dans l'étude d'impact, qu'il y a très peu d'impact sur le trafic en dehors de Paris. En effet, les reports de circulation sont localisés dans l'hyper-centre de Paris. Les axes supportant les plus forts impacts sont les quais hauts de la rive droite et, dans une moindre mesure, le boulevard St Germain.

Les reports de circulation calculés par la modélisation sont absorbables sans modifier la capacité des axes de circulation, comme par exemple :

- Bd St-Germain, un débit aujourd'hui de 1850 veh/h, et une capacité atteignant 2200 veh/h lors de la crue de février 2013. La modélisation prévoit jusqu'à 250 véhicules de plus par heure au maximum, à l'heure de pointe du matin et sur un tronçon ponctuel (pour un maximum de 140 veh/h le soir, ponctuellement aussi), c'est donc absorbable.
- Quai des tuileries, le débit est aujourd'hui de 1700 veh/h ; lors de la crue de février 2013 on comptait 2700 veh/h. La modélisation prévoit jusqu'à 640 véhicules de plus par heure au maximum, à l'heure de pointe du soir et sur un tronçon ponctuel (pour un maximum de 580 veh/h le matin, ponctuellement aussi), c'est donc absorbable.

De faibles impacts sont observés sur le boulevard périphérique, et quasiment aucun impact en dehors de Paris.

Les temps de parcours sont donc peu allongés et ne concernent en tout état de cause que les déplacements dans le sens Ouest à Est.

Les études montrent que l'augmentation du temps de parcours sur les quais hauts entre Concorde et le quai Henri IV est de 8 minutes en heure de pointe du soir (temps de parcours passant de 16 à 24 minutes) et de 11 minutes en heure de pointe du matin (temps de parcours passant de 12 à 23 minutes). Par ailleurs, avec la fermeture des accès depuis les quais bas, la gestion des carrefours sera considérablement simplifiée sur les quais hauts, ce qui devrait fluidifier le trafic sur les quais hauts et améliorer encore ces résultats.

Ces études ont au demeurant été menées avec exactement les mêmes outils que ceux utilisés pour les études de la rive gauche, qui avaient été jugées de bonne qualité par l'autorité environnementale en 2011, montrant « la capacité [des voies] à absorber les reports ».

Position de la commission :

Il est indispensable d'apporter une réponse fiable à la question posée par les observations dont la synthèse a été rappelée ci-dessus quant à la fonction actuelle de la voie Georges Pompidou, dans sa section dont la fermeture à la circulation automobile est envisagée par le projet, pour être en mesure d'apprécier les conséquences réelles de sa fermeture à la circulation automobile

et en tirer les éventuelles conséquences sur les modalités de l'organisation et du déroulement de l'enquête publique.

A l'origine, la voie aujourd'hui baptisée Georges Pompidou qui s'inscrivait dans un vaste plan autoroutier abandonné en 1974 avait bien cette fonction traversante ou de lien rapide entre le cœur de Paris et sa banlieue. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Le site Internet de la Ville consacré à la nomenclature officielle des rues de Paris présente l'historique de la voie Georges Pompidou ainsi : « La voie express de la rive droite constitue une radiale à deux files à grand débit et à circulation continue dans le sens ouest-est d'une longueur totale de 13000 m reliée au boulevard Périphérique, à son origine, par l'échangeur de la Porte de Saint-Cloud, à son extrémité par l'échangeur de la Porte de Bercy. Elle est implantée sur les berges de la Seine sur une longueur totale de 5030 mètres et emprunte les quais hauts sur une longueur de 7970 mètres dont 2870 mètres en souterrain (passages et voies souterrains). Elle a été réalisée, sur la base d'une délibération municipale du 27 mars 1966 qui en adoptait le principe, en réunissant par des ouvrages appropriés divers tronçons préexistants et jusqu'alors séparés. ». Rappelons que cette voie, dans la section qui concerne le projet de piétonisation, a été construite, en 1967, au droit du mur du quai aménagé au milieu du XIXème siècle, sur une dalle de la largeur de la voie, posée sur des pilotis ancrés dans le lit du fleuve.

Dans le cadre de l'acte I de l'action de réappropriation de la Seine par les parisiens, des aménagements ont été réalisés en 2012 sur une portion d'environ 1,2 km comprise entre le square de l'Hôtel de Ville et l'extrémité du quai Henri IV faisant, selon la Ville, de cette section de la voie Georges Pompidou qualifiée « d'autoroute urbaine » un « boulevard urbain ».

Au demeurant, la voie Pompidou reste bien qualifiée « d'axe permettant d'assurer la continuité des itinéraires principaux dans l'agglomération parisienne et la région d'Ile-de-France » par l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales.

Aujourd'hui, après ces aménagements, le quai bas de la rive droite de la Seine enregistre encore le passage d'environ 43 000 véhicules par jour (entrée du

tunnel des Tuileries). Si elle ne peut peut-être pas être qualifiée d'axe majeur ou structurant au niveau régional, la voie Georges Pompidou reste ainsi un axe important, qu'il soit qualifié « d'autoroute urbaine » ou de « boulevard urbain ».

Dans sa réponse citée ci-dessus, la Ville se réfère à une étude de 2010 dont il ressortirait que la fonction de transit de la voie Georges Pompidou serait très limitée et pourrait être estimée à environ 900 ou 550 véhicules entrée par le tunnel des Tuileries en heures de pointe du matin ou du soir soit entre 12 et 15 % du trafic total sur cette voie.

Reste que ces chiffres semblent contredits par ceux donnés par les capteurs placés sous la voie produit par la Ville. En effet, sur environ 2700 véhicules/heure entrant par le tunnel des Tuileries aux heures de pointe du matin ou du soir, seuls environ 925 véhicules le matin et 750 véhicules le soir quittent la voie Georges Pompidou par les deux rampes intermédiaires : autrement dit, près de 1800 véhicules le matin et près de 2000 véhicules le soir empruntent le quai bas de la Seine rive droite pour traverser d'ouest en est le cœur de Paris. S'y ajoutent plus de 500 véhicules le matin et près de 700 véhicules le soir qui quittent le cœur de Paris en entrant sur la voie sur berge à la hauteur du pont Sully .

Les services de l'État interrogés, et notamment la DRIEA, mais également les services de la préfecture de police de Paris, ont indiqué ne pas être à même de répondre à cette question et de préciser le volume, la nature et la destination du trafic empruntant aujourd'hui la voie sur berge dont la fermeture est projetée (confer supra, point n° 2.6. les échanges de la commission sur ce sujet avec le directeur général de la DRIEA).

La commission estime donc, - même si les chiffres précités laissent penser que la voie Georges Pompidou dans la section concernée par la présente enquête publique a conservé sa fonction de voie traversante d'Ouest en Est ou de desserte rapide, à l'entrée ou à la sortie, du cœur de Paris pour les habitants des communes de banlieue qui sans cela n'auraient d'autre alternative que de prendre des itinéraires déjà saturés -, ne pas être en mesure de répondre à l'objection soulevée quant aux conséquences que la fermeture de la voie sur berge est susceptible d'entraîner au-delà du cœur de Paris, et au-delà donc du périmètre de l'enquête.

Or, cette connaissance permettrait seule de pouvoir apprécier les conséquences négatives que le projet de fermeture de la voie sur berges est susceptible d'entraîner, et donc, en mettant en regard les effets bénéfiques escomptés dudit projet, d'émettre un avis éclairé sur son utilité publique.

4.2 Les conséquences de la fermeture de la voie Georges Pompidou au regard des objectifs de la Ville :

Au regard des objectifs assignés par la Ville (confer supra point n° 1.1.) et des conséquences qui peuvent être attendues de la réalisation du projet, les observations recueillies positives ou négatives, se sont concentrés sur les thèmes suivants : réduction de la circulation automobile et développement des transports en commun (4. 2. 1), conséquences sur l'activité économique (4. 2. 2.), lutte contre la pollution de l'air et du bruit (4. 2. 3.), qualité des aménagements et nouveaux usages rendus possibles par la fermeture de la berge de la circulation automobile et sa piétonisation (4. 2. 4.), les thèmes liés à l'écologie (4. 2. 5.) n'ayant quant à eux trouvé qu'un faible écho dans le public.

4.2.1 Des conséquences du projet sur la circulation et l'offre de moyens de transport collectif pouvant offrir une alternative crédible à l'automobile individuelle :

Pour la Ville, la fermeture de la voie Georges Pompidou entre le tunnel des Tuileries et le tunnel Henri IV devrait permettre de « réduire la circulation automobile en particulier dans le centre de Paris en l'accompagnant du développement de l'offre de transports collectifs ».

Les craintes quant aux conséquences négatives que le projet aurait sur la circulation automobile ont donné lieu à de très nombreuses observations (4.2.1.1.) et l'accompagnement du développement de l'offre de transports collectifs a été mis en doute (4.2.1 2.).

4.2.1.1. Conséquences du projet sur la circulation automobile :

Les observations recueillies et les questions qu'elles soulèvent :

Si certaines contributions affirment que l'automobile n'a pas sa place dans Paris, et donc se montrent favorables à toute mesure susceptible d'en limiter l'usage, même au prix d'embouteillages, la majorité des observations recueillies montre une préoccupation largement partagée quant aux conséquences négatives que la fermeture et la piétonisation de la voie Georges Pompidou sont susceptibles d'entraîner, en particulier sur les quais hauts et les nombreuses voies adjacentes [blocages de ces rues pour les livraisons ou les travaux, stationnements en double et même en triple file]. Les considérations sur la vie quotidienne des habitants des quais hauts mettent en avant les difficultés qu'ils ressentent déjà toute l'année : « on ne peut pas ouvrir les fenêtres... le bruit, les embouteillages » . N'y-a-t-il pas une différence entre vivre là tous les jours et se promener une heure ou deux pour flâner devant les bouquinistes. L'étude d'impact porte en effet sur les considérations générales de disparitions des nuisances sur les quais bas, mais reste imprécise sur les effets de la circulation pour les riverains habitants ou travailleurs des quais hauts.

S'appuyant très souvent sur les difficultés de circulation qui ont résulté de la fermeture de la voie sur berge durant les récentes inondations, de nombreuses observations mettent en doute les hypothèses de report du trafic retenues par l'étude d'impact. Ainsi, en reprenant ou en citant l'avis de l'autorité environnementale, la capacité pour les automobilistes qui ne se seraient pas « évaporés » et qui ne se reporteraient pas soit sur le boulevard Saint-Germain, soit sur le quai haut rive droite, à trouver un autre itinéraire est largement remise en cause en invoquant le caractère déjà saturé du réseau viaire dans le centre de Paris.

Par ailleurs, de nombreuses contributions soulignent que, d'une part, de nombreux chantiers importants sont en cours dans le centre de Paris et que, d'autre part, des projets sont en cours d'élaboration, projets qui, de manière certaine, devraient réduire considérablement les possibilités de report du trafic sur le quai haut retenues dans l'étude d'impact. De ces considérations il résulte, d'une part, une mise en cause de la sincérité des hypothèses retenues relativisant ou minorant les effets du projet sur la circulation et, d'autre part, une demande de moratoire jusqu'à la fin des chantiers ou jusqu'à ce que le plan de

déplacement vélo et la future ligne de transport en commun en site propre sur le quai haut soit finalisés, ce moratoire étant mis à profit notamment pour réaliser de nouvelles études. Dans le même esprit, certains suggèrent une période d'expérimentation, par exemple en fermant la voie Georges Pompidou du vendredi soir au lundi matin et en multipliant les journées « Paris respire », période d'expérimentation au terme de laquelle le projet de fermeture permanente de la voie sur berge serait réexaminé.

En outre, la commission a bien noté que dans l'étude d'impact, et encore dans la réponse à l'avis de l'autorité environnementale, la Ville indique que « les conséquences de la fermeture à la circulation de la voie Georges Pompidou sont déjà appréhendées et analysés lors des épisodes de crue qui interviennent régulièrement », et que ces conséquences n'entraîneraient que des difficultés sinon mineures du moins acceptables et ne se traduisant que par des temps de parcours modérément allongés. Cependant, dans une fiche technique à la suite des crues, la Préfecture de Police a signalé la saturation du trafic routier sur les axes principaux : notamment sur le boulevard Saint Germain entre 16 et 20 heures. Et, les riverains qui habitent sur les quais des Célestins et Henri IV, se plaignent fortement des effets des embouteillages devant leurs fenêtres [bruits, pollutions...]. D'autres insistent sur les effets de « thrombose sur les axes et les rues qui les croisent ».

Suite à ces remarques, dans sa note de synthèse, la commission a donc demandé à la Ville sa réponse aux remarques faites, d'une part, quant aux possibilités réelles de report du trafic automobile permettant de n'entraîner que les difficultés de circulation supportables et, d'autre part, quant à la possibilité de comparer les effets du projet avec ceux constatés lors de leur récente crue de la Seine.

Réponse de la Ville :

S'agissant des possibilités réelles de report de trafic : « Les études ont modélisées les reports de trafic sur la base de la capacité de l'ensemble des autres voies du réseau viaire et de la demande de trafic diminuée seulement de la baisse tendancielle avec des taux prudents (- 2% dans Paris, - 1% à l'extérieur de Paris), inférieurs à ceux constatés ces dernières années (notamment -3,8% en 2014 par rapport à 2013, et - 2,9% en 2015 par rapport à 2014, dans Paris intra-muros). L'algorithme employé par le logiciel ne prend pas en compte le phénomène d'évaporation et achemine bien tous les véhicules à destination selon un itinéraire donné, basé sur l'équilibre de Wardrop. En termes de représentation, les cartes directement issues du logiciel ne font apparaître que les tronçons dont le trafic varie de façon significative, c'est-à-dire plus de 5% à la hausse ou à la baisse dans la situation avec le projet, par rapport à la

situation sans le projet. La totalité des reports est bien calculé par le modèle mais elle n'est pas visuellement représentée lorsque, sur un tronçon donné, la variation n'est pas significative.

Ces cartes figurant dans l'étude d'impact permettent de visualiser qu'il y a très peu d'impact sur le trafic en dehors de Paris, les reports de circulation étant localisés dans l'hyper-centre de Paris. Comme déjà indiqué, les axes supportant les plus forts impacts sont les quais hauts de la rive droite et, dans une moindre mesure, le boulevard St Germain. ».

S'agissant de la comparaison avec les effets de la récente crue : « La crue de juin 2016, tout à fait exceptionnelle, a entraîné une fermeture de nombreuses voies, bien au-delà de ce qui est prévu dans le cadre du projet des berges rive droite. Ainsi, au plus fort de la crue, c'est non seulement la voie George Pompidou entre Concorde et Mazas qui a été coupée mais aussi tout le linéaire des quais bas entre l'entrée ouest (côté Boulogne) et la sortie est (accès à l'A4, Porte de Bercy). La fermeture du quai de Bercy dans le sens sortant a eu un impact très important, car contrairement à la portion Concorde-Mazas sur laquelle deux voies de circulation parallèle existent, il n'y a pas ce dédoublement sur le quai de Bercy. C'est donc toute la sortie de Paris vers l'est par les quais qui a été complètement fermée à la circulation.

Plus précisément, la seule période lors de la crue de juin 2016 où seul le tronçon concerné par le projet à l'exclusion de tout autre a été fermé a été celle du 31 mai 2016 de 10h40 à 13h40. Le tronçon amont entre le pont du Garigliano et le pont de Bir-Hakeim a été fermé le même jour à 13h40, restreignant fortement les entrées dans Paris. Les tronçons aval de la Voie Georges Pompidou sous le pont National et dans le souterrain de Bercy vers l'A4 ont été fermés dans la nuit du 1^{er} juin.

De plus, cette crue proche des conditions de la crue centennale, a aussi entraîné des arrêts importants dans les transports en commun (en particulier sur la ligne RER C) et qui se sont en plus cumulés avec les grèves.

S'il faut faire une comparaison, les impacts du projet des berges Rive droite sur la circulation s'apparentent davantage à des petits épisodes de crue, tel que celui de février 2013. Celui-ci a montré qu'il n'y avait pas de report de trafic en dehors de Paris et que le réseau parisien absorbait facilement les reports.

Par ailleurs, à noter que le caractère exceptionnel de telles fermetures surprend les conducteurs qui ne peuvent pas anticiper et faire évoluer leur mode de déplacement et leur itinéraire. Les projets durables comme celui des berges rive droite conduisent à des comportements très différents. Enfin, la fermeture pour cause de crue est survenue au début du mois de juin, période traditionnellement la plus chargée en termes de volume de circulation. Le modèle macroscopique est établi sur un mois moyen de circulation (octobre).

Position de la commission :

La commission prend note des observations en réponse de la Ville fondées sur des études techniques dont elle estime être à même ni de confirmer ni d'affirmer la pertinence. Elle n'est donc pas en mesure de répondre aux objections nombreuses formulées à l'encontre des hypothèses relatives aux conséquences

du projet sur les conditions de circulation et notamment sur celles relatives à la capacité d'absorption par le réseau viaire de près de 1400 véhicules en heure de pointe, objections qui rejoignent celles de l'autorité environnementale qui notait que « Les résultats de cette modélisation macroscopique présentés uniquement en accroissement des charges de trafic sur quelques axes, ne sont pas suffisants. Un rapport d'étude complet, intégrant une modélisation de la situation de référence (situation en 2016, avec des voies sur berges ouvertes à la circulation), une identification claire des principaux reports d'itinéraires et une évaluation des allongements de temps de parcours seraient nécessaire ». La technicité des modèles dont se prévaut la Ville permet en effet difficilement au public de se considérer comme véritablement informé. On ne peut que déplorer le rejet opposé par la Ville aux demandes faites lors de séances du Conseil de Paris de demandes d'études complémentaires.

A l'écoute des habitants, la commission a pris en compte leurs préoccupations liées à l'expérience de la période de la crue et à la manière dont les problèmes de circulation qui en ont résulté ont été vécus, problèmes de circulation dont la réalité et l'importance sont d'ailleurs confirmées par les relevés de la préfecture de police (confer annexe numéro 7). Certes, lors de cette crue plusieurs facteurs se sont conjugués : la voie sur berge n'a pas été la seule fermée. Par ailleurs, la grève de la SNCF et la fermeture de la ligne RER C pendant la même période ont pu obliger certains usagers à prendre leur automobile tandis que d'autres, au contraire, ont pu être dissuadés de prendre leur automobile comme d'habitude et ont pu annuler ou différer leur venue à Paris du fait des intempéries et des encombrements qu'elles ont provoqués. Quant à la comparaison faite par la Ville avec la crue de 2013, elle n'est pas documentée. Reste que, fondé ou non, le ressenti des usagers devient un argument important dans l'inacceptabilité du projet tel quel : « la pagaille et la congestion lors des inondations devraient servir d'exemple » .

La comparaison à laquelle la Ville invite avec les conséquences de la fermeture de la voie sur berge rive gauche n'est pas, là encore, pleinement pertinente. Contrairement à la rive droite, il n'y a pas eu de liaison « autoroutière » Est-Ouest achevée comme le projet en avait été fait. La voie sur berge fermée n'était donc pas une section « autoroutière » traversant, comme celle de la rive droite, un hyper-centre concentrant de multiples activités, commerciales et autres, et le quai haut de la rive gauche offrait des possibilités de report supérieures et

permettait, comme cela a été fait en aval de l'Assemblée nationale, la création d'une voie de circulation complémentaire est ouest pouvant compenser, au moins partiellement, les effets de la fermeture de la voie sur berge. Ainsi la commission pense qu'il est inutile, dans ce cas, de mettre en avant la transformation de la rive gauche pour l'ériger en exemple transposable tant en matière de circulation que d'ailleurs en matière d'usages (confer infra 4. 2. 4.).

La commission retient aussi les difficultés de prise en compte dans les modèles de calculs de trafic des multiples gros chantiers en cours et prochains du secteur de ces quais : Samaritaine, Halles, CPCU, Climespaces, théâtres, Morland... Les acteurs économiques sont particulièrement sensibles aux contraintes de circulation entraînées par la densification de la circulation à prévoir sur les quais hauts. Leurs demandes, ainsi que celles des habitants qui ont fait de nombreuses observations sur ce point, tendant à ce que l'opération, si elle était réalisée, soit au moins différée paraît de bon sens dès lors qu'il n'est pas établi avec certitude que le surcroît de trafic qu'ils induisent nécessairement ne viendra pas invalider les hypothèses de la Ville retenues dans l'étude d'impact selon lesquelles les reports de trafic n'entraîneront que des ralentissements supportables.

Enfin, la fermeture de la voie sur berge rive droite apparaît comme un élément d'un programme affirmé, et revendiqué comme tel par Madame le maire de Paris, de réduction de la place de l'automobile et de la pollution qu'elle entraîne, élément d'un programme qui, à lui seul, comme c'est patent en matière de réduction de la pollution (confer infra 4.2.3.1) ne permettrait pas d'atteindre ces objectifs. Il paraît donc légitime et intellectuellement cohérent, comme cela a été très souvent observé par certains élus et habitants, de demander que soient étudiés les effets cumulés d'autres opérations devant prochainement être réalisées et qui devraient concourir à la réalisation de ces mêmes objectifs comme les créations envisagées de circulations en site propre sur le quai haut des cyclistes et d'un bus à haut niveau de service, l'extension des zones 30, l'aménagement de places majeures...

4. 2. 1. 2. Accompagnement du projet par une amélioration de l'offre de transports collectifs pouvant offrir une alternative crédible à l'automobile individuelle :

S'il ressort de nombreuses contributions que la perspective de l'abandon progressif de l'automobile comme moyen de transport au profit des transports en commun est très généralement acceptée, il est également souvent déploré que le projet de fermeture à la circulation automobile de la voie Georges Pompidou ne soit pas accompagné, voire précédé, par une amélioration significative en qualité, en fréquence et en accessibilité de l'offre de transport en commun.

Cette demande est d'autant plus forte de la part des habitants des communes périphériques devant se rendre à Paris pour leur travail qu'ils estiment n'avoir à ce jour pas d'autre solution que d'utiliser leur automobile faute de l'existence de moyens de transport collectifs adaptés, sûrs et réguliers et ne leur imposant pas un allongement des temps de trajet.

Ce sont d'ailleurs ces considérations par lesquelles est justifiée une demande récurrente de report du projet de fermeture de la voie sur berge étroite dans l'attente d'une telle amélioration de l'offre de transport en commun.

Question que ces observations soulèvent :

Sur ce point la commission a souhaité connaître l'action que la Ville entend entreprendre, à court ou moyen terme, en liaison avec les autorités et institutions compétentes, en vue de l'amélioration de ladite offre.

A cette question, la Ville a apporté la réponse suivante :

La Ville contribue très significativement à la politique de développement de l'offre de transports en commun en Ile-de-France via sa contribution au STIF qui s'élèvera à plus de 381 M€ en 2016. La participation est fixée de façon statutaire et représente 30,38% du total des charges d'exploitation des services de transport franciliens (qui est de 1 255 875 097 € en 2016).

De très nombreux projets, réalisés ou engagés depuis une quinzaine d'années, contribuent à l'amélioration constante de l'offre de transports en Ile-de-France : prolongements de la ligne M14, automatisation de la ligne M1, création et prolongements successifs de la ligne de tramway T3, prolongement de la ligne M11 et du RER E, etc.

Des projets complémentaires sont par ailleurs en réflexion, comme la ligne à haut niveau de service sur la rocade des gares parisiennes ou celle sur les quais haut de la Seine, et

participeront de cette amélioration continue de l'offre de TC et du développement d'une mobilité durable.

Enfin, on peut signaler que le STIF et la Ville de Paris ont engagé, il y a quelques semaines, un projet important pour l'offre de transport en commun de surface dans la capitale qui consiste à réorganiser le réseau de bus parisien. Ce réseau, conçu principalement à l'issue de la 2nde guerre mondiale, nécessite en effet d'évoluer pour mieux répondre aux besoins des usagers et de l'évolution des territoires. Cette restructuration vise à développer et renforcer l'offre de bus dans les secteurs qui se sont particulièrement développés, et vise globalement à rendre plus lisible, plus efficace et plus attractive l'offre de bus à Paris. Cette restructuration, dont la phase de concertation avec le public va s'engager à l'automne, a pour objectif d'être mise en œuvre à l'été 2018.

Position de la commission :

La commission prend note de cette réponse et des efforts de la Ville en faveur des transports en commun.

Il n'en demeure pas moins que la réduction de la circulation automobile espérée par la Ville du fait de la fermeture de la voie sur berge rive droite, par « évaporation » ou en raison de l'effet dissuasif résultant de l'augmentation des temps de parcours, ne saurait être obtenue sans que soit concomitamment offerte une amélioration de l'offre de transport en commun adaptée aux usagers de cette section de la voie Georges Pompidou.

Or il n'est prévu actuellement pour répondre à ce besoin spécifique, et comme cela ressort des pièces complémentaires produites par la Ville, ajoutées au dossier d'enquête à la demande de la commission, qu'un prolongement de la ligne 72 en direction de la Gare de Lyon après qu'elle ait bénéficié d'aménagements et ce à échéance non déterminée, au mieux en 2017. Par ailleurs, la restructuration du réseau de bus évoquée par la Ville n'est prévue que pour le second semestre 2018, et il semble à ce jour qu'il ne s'agisse là que d'une réorganisation de l'existant sans création de services nouveaux d'accompagnement de la fermeture à la circulation de la berge rive droite de la Seine (confer supra entretien avec Monsieur René-Bazin, RATP, Directeur de l'Agence de Développement Territorial pour Paris). Les projets conséquents d'amélioration du réseau des transports en commun permettant aux habitants des communes limitrophes un accès facilité au centre de Paris ne devraient pas se concrétiser avant 2020. Le bus à haut niveau de service circulant en site propre ne semble quant à lui ne pas voir le jour avant 2019.

Cette absence d'accompagnement immédiat ou rapide du projet par une amélioration de l'offre de transport en commun a justifié, comme dit plus haut, les demandes de « moratoire » ou de report de la fermeture des voies sur berges. Cette demande se fait instante lorsqu'elle émane notamment des élus de l'Est parisien, et tout spécialement du Val-de-Marne, particulièrement mal desservi et dont un pourcentage important de la population estime n'avoir d'autre choix que celui d'utiliser un véhicule particulier (confer APUR, ZAPA étude d'impact économique, rapport final, juillet 2012) pour se rendre ou partir du centre de Paris en empruntant les voies sur berges.

4.2.2 Les conséquences du projet sur l'activité économique

Si le développement économique induit par le projet et tel qu'attendu par la Ville (4.2.2.1) n'est pas au nombre des motifs ayant justifié des avis favorables au projet à l'exception notable de celle du Comité des armateurs fluviaux, les effets négatifs qu'il aurait sur l'économie ont fait en revanche l'objet de nombreuses observations (4.2.2.1)

4.2.2.1 les perspectives de développement économiques offertes par le projet :

La Ville définit ainsi l'objectif de développement économique qu'elle assigne au projet :

- « soutenir et développer les activités économiques utilisant notamment la voie d'eau et diversifier les usages en lien avec le fleuve, en favorisant l'exploitation d'espaces disponibles sur la Seine et dans les fonds de quai, et en offrant des conditions propices aux activités ludiques, sportives, culturelles, touristiques, citoyennes et de l'économie circulaire, solidaire et sociale, au bénéfice du plus grand nombre ; ».

Les observations recueillies :

Pour beaucoup, les effets positifs du projet en matière économique semblent limités et marginaux. Les locaux commerciaux, contrairement à la rive gauche, ne permettront que des activités modestes, probablement saisonnières et peu créatrices d'emplois.

Réponse de la Ville :

Les activités économiques en lien avec la Seine qui seraient développées et soutenues ainsi que leur impact bénéfique sont précisées par la Ville dans sa réponse à la note de synthèse de la commission : « Dans tous les cas, comme précisé dans l'étude d'impact, le projet a un impact positif sur la vie économique, l'emploi, les équipements et l'espace public. Il concourt à renforcer l'attractivité de la capitale. De nombreux retours d'expériences à travers la France et le monde (New York, Londres, Séoul, Lyon, Bordeaux...) montrent en effet que les projets visant à limiter la circulation automobile et notamment les fermetures d'autoroutes urbaines, n'ont pas d'impact économique négatif. Et à l'inverse, plusieurs études montrent que la qualité du cadre de vie, à laquelle la qualité de l'air et des espaces publics participe fortement, est un facteur essentiel dans le choix d'implantation des entreprises.

Enfin, il faut considérer que ce projet des berges rive droite va permettre de développer de nouveaux usages et générer de nouvelles activités en lien avec la Seine, en premier lieu le tourisme, mais aussi favoriser des projets de transport fluvial de passagers ou encore de nouvelles implantations de sites de logistique fluviale dans Paris. En outre, les activités déjà présentes sur les berges, développées par HAROPA Ports de Paris et qui cohabitent difficilement avec la circulation générale, en seront consolidées.

Position de la commission :

Il ressort du descriptif du projet figurant dans le dossier d'enquête publique que les activités économiques ainsi envisagées sont, d'une part, l'exploitation de certains des locaux de fond de quai et, d'autre part, les activités économiques rendues possibles par la piétonisation de la berge rive droite de la Seine.

S'agissant de l'exploitation commerciale des locaux ainsi envisagée, ils sont au nombre de cinq d'une surface entre 50 et 100 m² à l'exception de l'un deux qui offrirait une surface exploitable de 200 à 400 m². Les activités ainsi créées ne sont pas encore déterminées mais l'on peut penser qu'elles sont en majorité des activités de café / petite restauration. Compte tenu de leur surface et de leur configuration (faible surface des ouvertures et vitrines), des perspectives de fréquentation faible du public en semaine en dehors de la période estivale, ces activités n'auront vraisemblablement qu'un faible poids économique et ne devraient donner lieu qu'à un nombre limité de créations d'emplois souvent saisonniers. Cette appréciation est d'ailleurs confirmée par la lecture du descriptif du projet précité fait par la Ville qui indique que de tels locaux « ne permettent de développer que des activités amenant une fréquentation très modérée ».

S'agissant des activités économiques en lien avec la Seine, leur faisabilité est tributaire des règles de sécurité qui régissent le stationnement des bateaux et la navigation sur la Seine particulièrement dense et délicate. Une étude de trajectographie « pour la mise en place de bateaux entre le pont d'Arcole et le débouché du tunnel des Tuileries sur la Rive Droite de la Seine » demandée à la Ville par les services de l'État se conclut ainsi : « En ce qui concerne la position des nouveaux établissements flottants à proximité de la rive droite de la Seine, l'étude a pu montrer que la zone la plus sûre pour leur installation se situe entre le Pont Notre Dame et le Pont au Change. Les dimensions de cette zone sont les suivantes, (...) : - longueur de 115 m (distance entre les deux ponts) ; - largeur utile de 11 à 12 m (...) ».

Les nouveaux établissements flottants, souhaités par le comité des armateurs fluviaux sous réserve du respect d'un certain nombre de critères rigoureux, qui seraient susceptibles de s'ajouter, sous réserve de l'avis de HAROPA port de Paris gestionnaire du domaine fluvial, à ceux actuellement installés quai des Célestins et le quai Henri IV seront donc ainsi en nombre limité.

En ce qui concerne les projets de logistique fluviale, pour lesquels le comité des armateurs fluviaux a manifesté son intérêt, le projet reste imprécis et ne comporte aucune étude de faisabilité, notamment quant aux accès routiers et aux zones de stockage, de nature à répondre aux questions techniques qui se posent. De plus, la directrice générale de HAROPA ports de Paris a indiqué ne pas avoir eu connaissance d'opérateurs ayant fait connaître le souhait de mettre en place un tel service qui lui semblait ne pas avoir montré à ce jour sa viabilité économique (confer supra point n° 2.6 : comptes rendus des divers contacts et entretiens).

En ce qui concerne le transport fluvial de passagers, le projet reste également imprécis. Or il aurait été là encore nécessaire de connaître, pour en apprécier l'importance et l'intérêt public, le type de transport fluvial envisagé (promenade, tourisme, lignes régulières de transport en commun par voie d'eau ...) et ce d'autant plus que des expériences antérieures de lignes régulières de transport de passagers ont dû être abandonnées car trop fortement déficitaires.

Enfin, la configuration de la berge rive droite, contrairement à la configuration de la berge rive gauche, n'offre que peu d'espaces (locaux d'accueil pour les

croisières, parc de stationnement d'autocars...) susceptibles de permettre un développement intensif et significatif du tourisme.

4.2.2.2 Les éventuelles conséquences négatives du projet sur l'économie :

Les observations recueillies et les questions qu'elles soulèvent :

Les effets négatifs que le projet aurait sur la vie économique sont très souvent invoqués. Les heures perdues et les surcoûts liés au temps passé dans les embouteillages sont déplorés par les organisations professionnelles (Medef, chambre de commerce et d'industrie, chambre des métiers et de l'artisanat, fédération du bâtiment...) Pour leur part les commerçants installés sur les quais haut craignent une fuite de leur clientèle du fait des nuisances provoquées par les embouteillages. Des grandes enseignes (nouvelle Samaritaine, Sephora, Bazar de l'hôtel de Ville...) redoutent de même une baisse de fréquentation de leur clientèle face aux difficultés pour accéder à leurs établissements. Ainsi, le Bazar de l'Hôtel-de-Ville, dont la santé financière est donnée comme précaire, a fait état d'une baisse très sensible de son chiffre d'affaires en raison des difficultés de circulation et des encombrements résultant des récentes crues de la Seine.

Suite à ces observations, la commission d'enquête, dans la note de synthèse qu'elle a transmise à la Ville, a souhaité avoir des précisions sur les questions suivantes :

quelles mesures sont envisagées pour limiter les effets de la fermeture sur l'usage des véhicules utilitaires en matière de circulation et de stationnement (artisans, livreurs, petits commerçants et certains services médicaux ou autres) et pour permettre un déroulement serein de l'activité sur les quais et leurs abords immédiats ? Et quels services sont appelés à gérer ces mesures ?

Réponse de la Ville :

Concernant les effets sur l'activité économique et l'usage des véhicules utilitaires, on peut évoquer plusieurs aspects :

En premier lieu, une majorité des véhicules utilisés par les professionnels concerne le domaine de la logistique et des livraisons. La Ville poursuit depuis de nombreuses années une politique volontariste de création d'espaces de logistique urbaine (ELU) en cœur de Ville, qui permettent de réduire considérablement le trafic et les encombrements dus aux livraisons

terminales (dites du dernier kilomètre). Les marchandises à livrer sont en effet déposées tôt le matin dans un ELU, et les tournées finales sont organisées depuis cet espace par des petits véhicules électriques ou triporteurs. Un nouvel espace, dans les Halles, a d'ailleurs été proposé aux acteurs intéressés lors de l'appel à projet « Foncier pour la logistique » qui a été lancé début juillet par la Ville. La modification, récemment adoptée par le Conseil de Paris, du Plan Local d'Urbanisme vise notamment à favoriser le développement de ces ELU partout dans Paris.

Plus globalement, un travail étroit est mené depuis quelques années par la Ville en lien avec les professionnels du secteur de la logistique pour permettre cette transition vers une organisation logistique plus vertueuse et durable à Paris. Les orientations et des projets d'actions concrètes sont formalisés au sein d'une charte de la logistique urbaine durable signée en 2013, avec des groupes de travail qui se tiennent régulièrement pour avancer sur différents thèmes de la charte.

La livraison des commerces situés sur les axes sur lesquels les reports de circulation sont les plus importants est opérée soit en stationnant les véhicules sur une aire de livraison, soit en pleine voie. La proposition adressée par la FNTR dans son courrier du 7 juillet au commissaire enquêteur est mise en œuvre, à savoir : une analyse de l'offre en aires de livraison dans les axes à forts reports de circulation, la mise en place d'aires de livraison supplémentaires si nécessaires, voire la mise en place d'espaces logistiques temporaires afin d'accompagner les livreurs pendant la période d'adaptation ; un groupe de travail réunissant la Chambre des Métiers, le GATMARIF (Groupement des Activités de Transports et de Manutention de la Région Ile de France), la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville et l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) a été mis en place le 29 juin, le travail se poursuivra au mois de septembre. (...)

Dans tous les cas, comme précisé dans l'étude d'impact, le projet a un impact positif sur la vie économique, l'emploi, les équipements et l'espace public. Il concourt à renforcer l'attractivité de la capitale. De nombreux retours d'expériences à travers la France et le monde (New York, Londres, Séoul, Lyon, Bordeaux...) montrent en effet que les projets visant à limiter la circulation automobile et notamment les fermetures d'autoroutes urbaines, n'ont pas d'impact économique négatif. Et à l'inverse, plusieurs études montrent que la qualité du cadre de vie, à laquelle la qualité de l'air et des espaces publics participe fortement, est un facteur essentiel dans le choix d'implantation des entreprises.

Enfin, il faut considérer que ce projet des berges rive droite va permettre de développer de nouveaux usages et générer de nouvelles activités en lien avec la Seine, en premier lieu le tourisme, mais aussi favoriser des projets de transport fluvial de passagers ou encore de nouvelles implantations de sites de logistique fluviale dans Paris. En outre, les activités déjà présentes sur les berges, développées par HAROPA Ports de Paris et qui cohabitent difficilement avec la circulation générale, en seront consolidées

Position de la commission :

Il y a lieu là encore de distinguer entre les effets induits par le report de circulation dans Paris intramuros et ceux occasionnés aux usagers réguliers de la section de la voie Georges Pompidou qui sera fermée à la circulation.

S'agissant des conséquences du report de trafic sur d'autres voies, pour autant qu'on puisse le connaître précisément à partir de l'étude d'impact, il est constant qu'on observera d'une un allongement des temps de parcours et un ralentissement des flux de circulation sur certains axes. Ceci aura nécessairement un retentissement sur l'activité économique, d'autant qu'il ressort d'une étude de l'APUR que, à Paris, 80,2 % des déplacements en automobile ont un motif professionnel, dont 54 % pour aller au travail et 46 % pour l'exercice même d'une activité. Ces allongements du temps de parcours ont nécessairement un coût économique qui, s'il n'atteint pas le million d'heures de travail perdu par an qu'avance le Medef Île-de-France ² sans préciser les modalités de cette évaluation, est nécessairement important.

Si, en liaison avec les professionnels, la Ville de Paris étudie des solutions pour faciliter les livraisons, ceci ne saurait pour autant résoudre toutes les difficultés économiques liées au report du trafic. Le secteur de la logistique, certes essentiel à l'activité économique, n'est pas loin de là de ce secteur concerné et ne semble pas notamment à même de résoudre le problème particulièrement difficile de l'activité de l'artisanat ou le problème du secteur du bâtiment tel qu'exposé dans les observations de la fédération regroupant les entreprises de ce secteur.

La zone traversée par la voie sur berge rive droite et le quai haut sur lequel se feront les reports de trafic est une zone d'intense activité commerciale au cœur de Paris. Le commerce de détail est tributaire des facilités permettant d'y accéder. Or, les encombrements résultants des reports de trafic peuvent avoir un effet dissuasif sur la clientèle, comme l'ont fait valoir au cours de l'enquête le Bazar de l'Hôtel de Ville -dont la santé économique serait précaire- en s'appuyant sur l'exemple de la baisse de 20 % de son chiffre d'affaires qu'il aurait enregistrée lors de la récente crue de la Seine, ou encore la nouvelle Samaritaine, qui s'inquiète quant à elle à la fois pour son futur centre commercial et pour son hôtel de luxe dont l'accès se fera par le quai.

² <http://www.medef92.fr/communique-fermeture-de-la-voie-georges-pompidou-chaque-annee-un-million-dheures-de-travail-perdues-pour-leconomie.html>

Les exemples d'autres métropoles citées par la Ville dans ses observations en réponse sont difficiles à transposer à la situation particulière de Paris et il n'est pas certain que la perspective d'une promenade piétonnière sur les quais de Seine offerte, au-delà du dimanche comme actuellement, à une population inactive en semaine compense des difficultés de circulation engendrée et accroisse l'attractivité de la capitale, attractivité dépendant de nombreux autres facteurs que la qualité des loisirs.

S'agissant des conséquences économiques pour les usagers empruntant cette section de la voie Georges Pompidou, elle est difficile à évaluer dès lors que, ainsi qu'il a été dit plus haut, la commission estime ne pas disposer d'éléments lui permettant de connaître l'origine et la destination desdits usagers et le motif pour lequel ils empruntent cette voie. Reste que l'affirmation, qui mériterait certes d'être vérifiée, des élus unanimes des communes du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine de la périphérie de Paris selon laquelle la berge de Seine rive droite est nécessaire d'une part, aux artisans venant travailler ou rentrant des chantiers du centre de Paris et, d'autre part aux habitants travaillant à Paris et contraints d'habiter en banlieue sans disposer de transport en commun adaptés, peut paraître fondée. Si tel était le cas, il est certain que la fermeture de la section centrale de la voie Georges Pompidou aurait des répercussions économiques pour ces usagers l'empruntant pour un motif professionnel.

Cet impact négatif sur l'économie de la Ville de Paris, et au-delà sur celle de la périphérie Est et Ouest, qui aurait certes mérité une étude approfondie préalable, que la commission n'a ni la compétence ni les moyens de mener, semble largement excéder l'impact positif de la fermeture de la voie sur berge telle qu'il peut être apprécié, en l'état du dossier d'enquête.

En l'état du dossier et pour intéressantes qu'elles puissent être, les perspectives de développement d'activités nouvelles en lien avec la Seine semblent n'avoir qu'un effet économique limité et ne pouvoir que faiblement contrebalancer les conséquences économiques négatives induites par le projet.

4.2.3 Les effets du projet en matière de lutte contre la pollution de l'air et du bruit.

4.2.3.1 *En ce qui concerne la réduction de la pollution de l'air :*

La possibilité d'obtenir une amélioration de la qualité de l'air, par la réalisation du projet de fermeture à la circulation automobile de la voie sur berge entre le tunnel des Tuileries et le tunnel Henri IV, ainsi que le souhaite la Ville, et ainsi que l'ont exprimé la majorité des avis favorables recueillis, a été très souvent mise en doute lors de l'enquête publique. Bien plus, les craintes d'augmentation des difficultés de la circulation ont été le plus souvent accompagnées d'affirmations selon lesquelles la pollution s'en trouverait aggravée. Ces affirmations renvoient à des études qui feraient état effectivement d'une augmentation de la pollution par les véhicules automobiles circulant à faible vitesse et contraints, du fait des encombrements, de multiplier les arrêts et les redémarrages.

Prenant note de ces observations récurrentes, la commission, dans sa note de synthèse, a ainsi sollicité la Ville afin de connaître ses observations sur ce point :

La commission a bien noté que l'étude d'impact conclut en page 340 en indiquant que « globalement, le projet améliorera considérablement le cadre de vie des Parisiens. Il permettra d'améliorer la qualité de l'air... ». La commission a toutefois noté en page 324 que les effets du projet sur la qualité de l'air ont été étudiés en prenant comme hypothèse la vitesse maximale autorisée et ce sur une bande incluant le seul quai haut et les voies adjacentes. *La commission s'interroge très fortement sur la pertinence de ces hypothèses conduisant à de telles conclusions favorables.* D'une part ces hypothèses ne tiennent compte que de la fraction des véhicules qui, ne pouvant plus emprunter la voie Georges Pompidou, se reportera sur le quai haut sans tenir compte des émissions des véhicules empruntant en amont de la Concorde d'autres itinéraires. D'autre part, alors même que l'étude d'impact conclut au ralentissement de la circulation et à l'allongement du temps de parcours, *le calcul des émissions polluantes en prenant comme hypothèse la vitesse maximale autorisée, soit 50 à l'heure, semble difficilement acceptable et de nature à fausser les résultats favorables annoncés.*

A cette question, la Ville a apporté la réponse suivante :

Le projet sera globalement favorable du point de vue de la qualité de l'air car il y aura une baisse globale du volume de circulation, liée à l'évaporation du trafic constatée systématiquement lors de la réalisation d'aménagements de voirie qui réduisent la capacité des voies.

Le report principal de circulation sur le quai haut rive droite ne représentera qu'une partie limitée (moins de 25%) du trafic actuel du quai bas et, au global, les flux cumulés quais bas et quais hauts seront en baisse, entraînant également localement un impact positif sur la qualité de l'air comme le volet « air et santé » de l'étude d'impact le démontre.

Depuis 2001, date à laquelle la Ville de Paris a engagé les politiques de rééquilibrage de l'espace public et de lutte contre la pollution, on constate moins 28 % de déplacements en voiture, soit une baisse tendancielle d'environ 2 % à 3 % par an. Cette baisse constante voire en progression du trafic automobile a permis d'envisager des aménagements visant à réduire la place de la voiture qui n'étaient pas possibles avant (et notamment ce projet de piétonisation des berges rive droite aujourd'hui, quelques années après le succès du projet rive gauche).

Comme l'a montré l'étude publiée en juillet 2013 par Airparif (disponible sur le site internet d'Airparif, rubrique « nos publications »), l'impact des aménagements de voirie réalisés à Paris entre 2002 et 2012, en aboutissant à la diminution générale du trafic et à une diminution de la vitesse de circulation, est significatif en matière de qualité de l'air. L'étude a pu démontrer que l'effet de ces aménagements a permis de réduire les émissions de polluants atmosphériques d'environ 10% (-11% pour les oxydes d'azote et -9% pour les particules fines). Mais trop de Parisiens restent encore exposés à des niveaux de pollution très élevés ; c'est pourquoi la Ville de Paris souhaite continuer cette politique de lutte contre la pollution.

(...) Comme indiqué, la situation de crue rencontrée en juin 2016 était exceptionnelle et ne reflète pas du tout la situation stabilisée que les études de report ont modélisée. Les relevés de qualité de l'air sur le quai haut ou à proximité à ce moment précis ne sont d'aucune pertinence pour évaluer les impacts du projet.

Position de la commission :

Non sans paradoxe, la Ville fait du projet de fermeture à circulation automobile de la berge de la rive droite de la Seine un élément de la lutte globale contre la pollution dans Paris tout en fondant, dans son étude d'impact, ses hypothèses d'amélioration de la qualité de l'air sur l'estimation faite localement, « au niveau du domaine étudié », à savoir dans une bande d'une largeur de 100 m de part et d'autre du quai haut rive droite entre la Concorde et le début du quai de la Rapée, selon la méthodologie dite «COPERT IV ».

Pour sa part, l'autorité environnementale notait « L'impact du projet sur la qualité de l'air est évalué de manière trop partielle puisqu'il est restreint à un

secteur situé aux abords du projet : les quais hauts et quelques voiries adjacentes (cf carte page 326). Une diminution des émissions de polluants est globalement constatée, l'augmentation de la circulation sur les quais hauts étant dans l'ensemble compensée par la suppression de la circulation sur les quais bas. L'autorité environnementale note que les hypothèses prises en compte pour ces estimations sont plutôt optimistes, notamment en termes de vitesse des véhicules et de congestion possible de trafic ». Autrement dit, pour la commission, d'une part, dès lors qu'on assigne au projet un objectif global de réduction de la pollution sur Paris, il convient de prendre en compte, pour apprécier les conséquences du projet, non seulement les véhicules qui se reporteront sur le quai haut de la rive droite comme le fait la Ville, mais également les véhicules qui, ne pouvant plus emprunter la voie sur berge, se reporteront sur d'autres itinéraires et, d'autre part, l'évaluation des rejets polluants doit s'effectuer en tenant compte des conditions effectives de circulation et non sur des hypothèses théoriques que l'on sait ne pas correspondre à la réalité.

Selon les prévisions mêmes de l'étude d'impact, sur les 2700 véhicules qui ne pourront plus emprunter les berges de la Seine rive droite, moins du quart (580) devrait choisir de se reporter sur le quai haut qui correspond au périmètre sur lequel a été étudié l'évolution des émissions polluantes. On peut donc difficilement écrire, comme le fait la Ville dans sa réponse à l'autorité environnementale, que « les évolutions majeures du flux de véhicules sont limitées aux abords du projet » et que « les reports en dehors du périmètre sont résiduels (...) et quantitativement bien plus faibles que sur le domaine d'étude pris en considération aux abords du projet ». Il semble donc difficile d'évaluer l'impact global du projet sur la qualité de l'air dans Paris en ne prenant en compte que le flux de véhicules qui continueront à circuler sur le quai haut après la réalisation du projet aux émissions produites par les véhicules empruntant auparavant la voie sur berge ajoutées à celles produites par les véhicules circulant sur le quai haut.

De plus les résultats de l'impact avancés par la Ville montrant une amélioration de la qualité de l'air ont été faites, ainsi qu'il a été dit plus haut, selon la méthodologie dite « COPERT IV » qui est basée sur une vitesse moyenne, à savoir ici la vitesse maximum autorisée sur cette voie soit 50 km/h.³ Or, si cette

³ La méthodologie COPERT est une méthode basée sur la vitesse moyenne : certes les cycles qui permettent de déterminer les facteurs d'émission sont censés être représentatifs de conditions réelles, mais une telle approche ne permet pas de traduire la dynamique fine de trafic et notamment les cycles d'accélération, de ralentissement

vitesse moyenne de 50 km/h paraissait une hypothèse acceptable pour le trafic circulant sur la voie sur berge, il n'en est pas de même pour le trafic qui circulera sur le quai haut, trafic qui comme cela résulte de l'étude d'impact même, se trouvera, après la réalisation du projet, ralenti (vitesse après projet entre la place de la Concorde et le pont d'Austerlitz : 16 km/h) et connaîtra un temps de parcours plus long. Or l'on sait⁴ que les émissions polluantes des automobiles à la vitesse de 20 km/h sont deux fois supérieures à celles émises à la vitesse de 50 km/h.

Par ailleurs, et même si ces données sont difficiles à interpréter, comme le fait à raison remarquer la Ville, il n'est pas sans intérêt de noter, comme cela a été rapporté lors de l'enquête publique, que durant la récente crue de la Seine, aux jours de fermeture, notamment, des berges de la Seine, ont correspondu, selon les relevés quotidiens effectués par AirParif, des jours de forte pollution...

Dès lors, pour que le projet puisse non seulement être neutre mais encore avoir les effets positifs sur la pollution automobile assignés au projet, il serait nécessaire que celui-ci entraîne une réduction significative du nombre de véhicules en circulation, bien au-delà de la baisse tendancielle de 2 ou 3 % retenue par la Ville. Il n'apparaît pas au dossier d'évaluation de ce nombre de véhicules « évaporés » qui permettrait de compenser ce qui semble devoir être un surcroît de pollution constaté sur l'ensemble des zones sur lesquelles le trafic se reportera.

Il n'apparaît donc pas à la commission, au vu de l'étude d'impact dans son état actuel, que l'objectif de réduction de la pollution, réduction de la pollution dont personne au cours de l'enquête n'a contesté la nécessité et l'importance, puisse être atteint par le seul effet de la réalisation du projet.

voire d'arrêt qui ont un impact fort sur les émissions. Ainsi, la simulation des émissions polluantes dans le cas des situations de trafics contrastées est délicate.

Une nouvelle méthodologie européenne a été développée récemment sous le nom d'ARTEMIS (...). Les conditions réelles de trafic sont intégrées selon une approche par « situation de trafic » plutôt que par vitesse moyenne. Ces situations de trafic sont liées au milieu (urbain, rural), à la catégorie de route (autoroute, voie rapide, route moyenne, réseau local, etc.), à la fonction de la route (transit, distribution, accès résidentiel), à la vitesse réglementaire, aux caractéristiques de la route et au niveau de trafic (fluide, chargé, saturé, stop and go). SETRA, 2009, émissions routières de polluants atmosphériques : courbes et facteurs d'influence

⁴ Voir en ce sens, par exemple, étude du SETRA précitée, 2009, émissions routières de polluants atmosphériques: courbes et facteurs d'influence

4.2.3.2. En ce qui concerne la réduction des nuisances sonores :

S'agissant de l'impact du projet sur les nuisances sonores, il est prévu une augmentation limitée inférieure à 2 dB (A) au niveau des bâtiments bordant les quais hauts et jugée comme telle non significative au sens de réglementation sur les bruits des infrastructures.

L'autorité environnementale n'a pas émis de réserves sur cette évaluation et a seulement demandé que soient précisées les mesures de bruit qui seront effectuées après projet pour en vérifier la pertinence.

En revanche, lors de l'enquête publique, de nombreuses observations, provenant le plus souvent d'habitants du quai de la Mégisserie, du quai des Célestins et du quai Henri IV ont été faites quant aux craintes de nuisances sonores élevées qui seraient générées par le projet du fait de la circulation mais également du fait des bars et restaurants qui seront créés soient à terre soit sur des bateaux amarrés le long de la berge. Ces craintes ainsi exprimées s'appuyaient souvent sur « l'expérience » des conséquences qu'aurait eues la fermeture de la voie sur berge rive gauche ainsi que sur les conséquences des activités festives durant l'opération « Paris plage ». Elles s'appuyaient également sur des considérations non prises en compte par les modèles théoriques tels que la recrudescence, du fait des embouteillages résultant de la fermeture de la voie sur berge, des sirènes des véhicules de secours et des véhicules de police ainsi que des klaxons des automobilistes. Elles s'appuyaient enfin pour certaines, exprimées tout spécialement par des habitants des quais de l'île Saint-Louis, sur les nuisances sonores provoquées aujourd'hui par un bateau restaurant amarré sur la droite sur un emplacement sur lequel le projet envisage d'accueillir d'autres installations flottantes.

À ces craintes, la Ville a répondu ainsi :

Comme le bilan des berges rive gauche et les études Bruitparif l'ont montré, en dépit des reports sur le quai haut, la situation du point de vue des nuisances sonores est globalement meilleure après la mise en œuvre de la piétonisation des quais bas.

Position de la commission :

Les principaux enseignements de cette étude réalisée en mars 2015 par l'association Bruitparif, que la Ville se borne à viser sans la citer, sont les suivants :

- « une forte diminution constatée (...) au niveau des voies sur berges rive gauche (partie basse) qui ont été fermées à la circulation avec néanmoins une diminution plus forte en journée par rapport à la nuit, notamment en ce qui concerne les nuits de week-ends marquées par une fréquentation plus importante des lieux de détente et de loisirs installés sur la partie basse des voies sur berges » ;

- « en partie haute des voies sur berge rive gauche fermées à la circulation, il a été observé une légère tendance à la baisse des niveaux de bruit en journée d'environ -0,6 dB(A) et une tendance à la hausse la nuit d'environ 1,2 dB(A) ».

Au vu de ces résultats, Bruitparif conclut : « Les résultats obtenus permettent donc de dresser un bilan positif de l'impact sur le plan acoustique du réaménagement des voies sur berge rive gauche à Paris. Une attention particulière devra néanmoins être portée à la gestion sonore des lieux de loisirs créés dans le cadre du réaménagement des voies sur berges, et ce spécifiquement les nuits de fin de semaine et de week-end lors des beaux jours, où la fréquentation plus importante des lieux est susceptible de générer des nuisances sonores pour les plus proches riverains. ».

Outre le fait que la comparaison avec la situation de la rive gauche n'est pas nécessairement pertinente, sur ce point comme sur d'autres (configuration du quai haut qui a permis un élargissement de la chaussée en certains points dans le sens est/ouest, pas d'activité commerciale significative dans les rues adjacentes et, en revanche, importance plus grande des installations/bars/restaurants susceptibles d'entraîner des nuisances nocturnes...), il y a lieu de constater que, s'agissant du quai haut (pour le quai bas, on pouvait bien évidemment s'attendre à une réduction du bruit après la fermeture à la circulation automobile...) l'appréciation de « globalement meilleure » est quelque peu optimiste puisque la légère tendance à la baisse en journée est largement compensée par une hausse du niveau sonore la nuit.

Pour la commission, il apparaît souhaitable, comme le demande l'autorité environnementale, que soient précisées les mesures de bruit qui seront susceptibles d'être réalisées après la mise en place du projet et les modifications

qui pourraient être apportées au projet si les craintes ci-dessus rappelées s'avéraient fondées.

4.2.4 Les aménagements et les nouveaux usages

Les aménagements de la voie sur berge prévue par la Ville sont destinés à favoriser le développement de nouveaux usages ainsi définis : «répondre à la nécessité de faire bénéficier le plus grand nombre, et notamment les enfants, d'un espace de respiration et de promenade dans le centre de Paris (...), rendre les berges aux piétons, faciliter les accès au fleuve, améliorer la sécurité des déplacements, mieux relier les deux rives et mettre en œuvre une continuité des parcours piétons, accessibles aux personnes en situation de handicap, et cyclables (...) diversifier les usages en lien avec le fleuve, (...) en offrant des conditions propices aux activités ludiques, sportives, culturelles, touristiques, citoyennes (...) valoriser ce site unique porteur de l'identité de Paris, en développant l'intégration urbaine et paysagère pour réduire l'empreinte des infrastructures routières sur les berges et en offrant un paysage nouveau réconciliant la Ville et son fleuve, dans le respect de l'inscription du site au patrimoine mondial et des contraintes liées à la crue. »

Des observations portées sur les registres d'enquête font part de leur satisfaction à la perspective d'une amélioration de leur qualité de vie grâce à la fermeture de la voie sur berges qui favorisera la promenade y compris avec les enfants et la pratique du sport « dans un espace non pollué », permettra de retrouver un lien avec le fleuve et permettra surtout d'améliorer la santé des parisiens : en ce sens Paris-plage et l'opération rive gauche sont prises comme modèle. La lettre type enregistrée 45 fois dans le registre du 12ème arrondissement résume par quelques mots clés les enjeux de cet aménagement : respirer, se promener, pas de voitures, pour tous les habitants, accueil des touristes, et développement des modes doux...

Cependant, de nombreuses observations portées dans les registres d'enquête ou transmises par courrier s'interrogent sur l'aménagement projeté des quais bas. Ces observations font valoir que ces aménagements ne profiteront qu'à une minorité disposant des loisirs pour ce faire, que le quai ne sera véritablement

fréquenté que peu de temps dans l'année, à la belle saison ou les dimanches comme c'est déjà le cas aujourd'hui, « ce qui est agréable ». Quelques voix soulignent que de nouveaux espaces pour les enfants sont « peu utiles dans le centre de Paris ». Ces questions peuvent se résumer : dans cette ville, faut-il donner une priorité aux loisirs et au tourisme au détriment de l'activité économique et de la facilité des déplacements de certains ?

Si dans le cadre de son appréciation des bénéfices et des inconvénients pouvant être espérés ou redoutés du projet, il a été examiné ci-dessus les conséquences positives ou négatives qu'il peut avoir sur l'activité économique de Paris, il n'appartient pas en revanche à la commission d'enquête d'apprécier les choix politiques assumés par la Ville et de répondre à la question ci-dessus posée par de nombreux habitants et représentants d'organismes professionnels.

Lors de l'enquête publique diverses observations ont été faites sur la nature et la qualité des aménagements destinés à ces nouveaux usages, notamment sur ceux destinés à mettre en valeur le paysage et le patrimoine (4. 2. 4. 2.), sur ceux destinés à gommer et à agrémenter en le « végétalisant » un site trop minéral et trop urbain (4. 2. 4. 3.) et sur leur coût et leur entretien (4. 2. 4. 4.). La destination et l'aménagement des tunnels à l'entrée et la sortie de la voie sur berge a également donné lieu à de nombreux commentaires (4. 2. 4. 5.).

Avant d'examiner ces observations et les réponses que la Ville a pu leur apporter, il convient de décrire plus avant les caractéristiques du site, avec les possibilités et les contraintes qu'elles induisent (4. 2. 4. 1.).

4. 2. 4. 1. Les caractéristiques de la voie sur berge :

La voie sur berge est en large partie artificielle. Une partie de la chaussée, là où il n'y avait pas de berge naturelle, est constitué d'une dalle de béton construite sur pilotis ; pour le reste la chaussée s'appuie sur une étroite berge préexistante. Avant sa construction, les portions de berge naturelle accueillait des activités liées à la navigation et de petits métiers. L'espace de promenade était celui du quai haut construit pour l'agrément et la circulation au milieu du XIXe siècle. Le terme « reconquête » de la voie sur berge appliqué à l'appropriation par les piétons de la voie Georges Pompidou semble donc tout à fait inapproprié., à ce propos, une intervention souligne, non sans humour : « Il est vrai que les

cardeurs de matelas, tondeurs de chiens, repriseurs de sacs de plâtre, réparateurs de barques et autres pêcheurs à la ligne vont enfin reprendre leurs activités, c'est donc l'avenir »

Les possibilités d'aménagement de la voie sur berge se trouvent limitées par l'absence de sol naturel dans la partie où la dalle de béton est accolée au quai haut ainsi que, en outre, par la contrainte résultant du principe de réversibilité qui impose de laisser la chaussée en état afin de pouvoir, si nécessaire, y rétablir la circulation automobile.

De plus, des 3,5 km de linéaire du projet, il convient de déduire, pour apprécier la réalité de l'espace de « respiration » et du « site unique porteur de l'identité de Paris » ouvert à la promenade et aménageable pour ce faire, d'une part, la largeur d'une voie de circulation qui, pour des raisons de sécurité, restera en permanence libre pour permettre, en cas de besoin, la circulation des véhicules de secours qui ne pourraient pas emprunter les quais hauts en raison d'encombres et, d'autre part, la longueur des tunnels des Tuileries et Henri IV soit près de 1,2 km. Il ne reste donc le plus souvent, à l'exception notable du square déjà aménagé et accessible par passerelle à la hauteur de l'hôtel de Ville, qu'une étroite bande effectivement disponible pour des aménagements ou une végétalisation ; cette situation peut également limiter les usages : ainsi, si le développement des modes doux de transport est largement demandé, il est toutefois souligné que, au vu de l'expérience de Paris-plage, les difficultés récurrentes de cohabitation liées au mélange entre les piétons (en particulier les jeunes enfants) et les cyclistes risquent d'être constantes les jours d'affluence.

4. 2. 4. 2. Paysage et patrimoine

En matière de paysage et de valorisation patrimoniale, les interventions écrites des habitants sont peu nombreuses, il est juste rappelé que ce site très minéral « Paris-rives de Seine » est classé par l'UNESCO et que le patrimoine mondial « n'est pas autoroutier ».

Certes, la hauteur des murs des quais hauts limite les possibilités de vues sur le paysage parisien historique et symbolique de la ville, le piéton ne peut voir que les profils bâtis des monuments de la rive gauche, mais il est souligné que c'est une très belle vue, et qu'il profite plus longtemps du soleil sur la berge.

Les propositions de prescriptions architecturales fixent des règles de valorisation du patrimoine dans l'esprit des quais et des bords de Seine en lien avec les autorités patrimoniales. Les relations nouées par la Ville avec la DRAC Île-de-France semblent avoir permis de répondre aux objections initialement faites par le service territorial de l'architecture et du patrimoine de Paris quant à la compatibilité de certains aménagements et de certains mobiliers avec les prescriptions résultant du classement de l'Unesco.

4. 2. 4. 3. Végétalisation

Comme il a été dit plus haut, les espaces permettant une transformation paysagère et une végétalisation sont restreints. Or, il est cependant demandé, notamment par des associations, plus d'espace pour l'aménagement de jardins partagés, de possibilités de compost et même un poulailler, de zones de silence ou espaces de respiration, de corridors pour la biodiversité. C'est pour le faire le point sur les surfaces réellement disponibles pour répondre à de telles demandes que la commission, dans sa note de synthèse, a posé la question suivante : « *Compte-tenu de l'obligation de réversibilité et de maintien d'une voie de circulation libre en permanence pour la circulation des véhicules de secours, quelle sera la surface effectivement utilisable pour des plantations ou de la pelouse, hors de celle déjà existante du square du quai de l'Hôtel de Ville ?* ».

La réponse de la Ville

Tout en respectant les critères ayant présidé à l'inscription du site au patrimoine mondial par l'UNESCO, et le caractère essentiellement minéral des berges, le renforcement des différentes strates végétales le long des berges de Seine, corridor écologique majeur inscrit au Schéma Régional de Cohérence Ecologique, revêt un enjeu tout particulier, à l'intérieur du territoire parisien notamment, pour le renforcement de la biodiversité et l'amélioration des milieux favorables aux espèces végétales et animales et à leur déplacement.

En fond de quai, trois zones, actuellement peu ou pas végétalisées, feront l'objet d'un renforcement de la strate herbacée par des plantations, sur des surfaces de pleine terre, de massifs de vivaces et de graminées, sur une surface totale de 665 m².

25 arbres fruitiers palissés seront plantés en fond de quai entre le pont Neuf et le pont de Sully. Ils compléteront la strate arborée déjà présente et constituée de grands arbres existants en fonds de quai pour constituer une strate arborée de plus petit développement.

Le mur de fond de quai situé entre le Pont au Change et le Pont Notre-Dame, sur une séquence qui ne peut accueillir d'arbres, d'une surface proche de 400 m², accueillera une gamme variée de plantes grimpantes majoritairement indigènes et favorables à la biodiversité (clématite,

chèvrefeuille des bois, gesse des bois, rosier sauvage, kiwis, vigne...) et d'arbustes à baies (ronces, groseilliers, cassissiers...).

Au niveau du square des berges de l'Hôtel de Ville, les espaces seront réaménagés au profit d'une plus grande surface végétalisée.

Là où le square n'offrait jusqu'à présent que 300 m² d'espace plantés (massifs arbustifs essentiellement), il offrira désormais une surface de 700 m² de pelouse complétée par 280 m² d'allées traitées en pavés à joints engazonnés contribuant également à la perméabilité des sols et à la continuité de la strate herbacée.

Des plantes retombantes de type lierre seront également installées en bord à quai le long du square pour améliorer les contacts entre trame verte et trame bleue sur cette zone.

Position de la commission :

La commission prend acte des réponses de la Ville dont il ressort que les surfaces végétalisées seront de 665 m² en pleine terre, 400 m² là où la chaussée ne s'appuie pas sur des berges naturelles et 700 m² de square, dont 300 m² existants sur 1500 m² environ au total auxquels s'ajouteront 25 arbres fruitiers palissés sur une surface totale fermée à la circulation et piétonnisée de 4,5 ha. Il n'apparaît pas certain pour la commission d'enquête que ceci puisse permettre d'atteindre l'objectif annoncé de réduction de « l'empreinte des infrastructures routières sur les berges et en offrant un paysage nouveau » que s'est fixée la Ville.

4. 2. 4. 4. Sanitaires / entretien de la voie sur berge

La question des sanitaires est à plusieurs reprises soulevée parfois pour en déplorer le nombre insuffisant, parfois au contraire pour se féliciter qu'ils aient été prévus...

D'autres observations et interrogations sont émises sur le coût des aménagements et les budgets nécessaires à leurs entretiens, ainsi que des questions relatives à la nature et les modes de gestion des espaces d'activités des quais : types de concessions en particulier pour les bars (même si les aspects juridiques de propriété entre le port et la Ville ne sont pas abordés dans les registres), places laissées aux associations et aux entreprises d'insertion non commerciales, mode de nettoyage (mégots, propreté).

4. 2. 4. 5. Usage et aménagement des tunnels

De nombreuses interrogations sont exprimées à propos des tunnels : pour quels usages ? Sont-ils adaptés à la promenade à pied ? Seront-ils fermés la nuit ? Et, le décalage du temps de maturation des différentes occupations de l'espace dans le projet berges, qui pourtant intègre les tunnels dans sa définition même, reste mal compris (rappelons que sur les 3,3km du projet, 1,2km est en tunnel). Ce « on verra plus tard » est difficile à comprendre et à admettre pour les habitants.

Apparaissent d'autres interrogations relatives à l'usage probable des berges et en particulier des tunnels par des populations marginales : d'une part la crainte des sans-domicile-fixe et de petits trafiquants qui pourraient s'installer dans ces tunnels et d'autre part la crainte de la multiplication des bruits issus des activités telles que la musique à l'entrée du tunnel Henri IV comme sur les berges ou dans les péniches stationnées : « quelles sont les populations qui viendront ? ».

La commission prend acte qu'il n'est pas présenté par la Ville de commentaires spécifiques relatifs aux usages des tunnels. Si, suite aux suggestions faites notamment lors de la phase de concertation préalable, la Ville avait indiqué que ces tunnels pourraient être aménagés en salles de sport, en musée du street-art, en boîte de nuit... la commission constate aujourd'hui la Ville semble s'en remettre aux propositions susceptibles d'être recueillies dans le cadre de l'appel à projets « Réinventer la Seine » qui dans les sites retenus intègre le tunnel des Tuileries, le tunnel Henri IV et la place Mazas. La commission prend acte de cette situation qui ne permet pas de se prononcer sur l'intérêt des aménagements qui seront réalisés dans ces ouvrages, aménagements d'autant plus difficiles à imaginer de manière réaliste que, compte tenu du principe de réversibilité et de la nécessité de laisser en permanence une voie libre, ils ne pourront porter que sur une bande de quelques mètres de large sur 1,2 km de long.... Or le traitement de ces lieux conçus initialement pour la seule circulation des voitures sera déterminant pour que le tunnel, demain encore possiblement rétréci du fait des aménagements à venir, soit suffisamment accueillant pour que les promeneurs souhaitant accéder à l'espace piétonnier à ciel ouvert de la berge acceptent de s'y engager.

4.2.5 Sur l'intérêt écologique du projet :

Outre les effets bénéfiques espérés par la Ville qui devraient résulter de la piétonisation de la voie sur berge en matière de réduction de la pollution et des

nuisances examinés plus haut, le projet a également objectif de «renforcer la continuité écologique de la Seine et ses abords, dans le cadre des orientations définies par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, par le PADD et par le plan biodiversité de la Ville de Paris qui prévoient la mise en valeur de la Seine, la préservation et le développement de la biodiversité ainsi que la végétalisation de certains murs ».

Cette contribution du projet au renforcement de la continuité écologique et à la préservation et au développement de la biodiversité a donné lieu à quelques observations favorables.

La commission d'enquête constate que la réalisation de cet objectif de l'aménagement des berges, qui s'inscrit dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, le PADD et le plan biodiversité de la Ville de Paris, ne constitue pas un enjeu majeur au regard du faible intérêt faunistique et floristique des lieux. En effet, selon l'étude d'impact (confer notamment pages 27, 28 et 29 de la pièce 3 - 3 du cahier des annexes) «la faunistique est globalement faible sur les berges de la Seine dans Paris intra-muros (...) les enjeux sont faibles pour l'ensemble des groupes saufs pour les chauves-souris, l'avifaune et les poissons (...) La faible qualité des habitats naturels induit une fonctionnalité limitée des continuités écologiques. Les enjeux sont faibles en l'état actuel (souligné dans le rapport)., « la Seine et ses berges sont considérées comme constitutives d'un corridor alluvial multitrane à restaurer dans le schéma régional de cohérence écologique de la région Île-de-France. La faible qualité des habitats naturels induits une fonctionnalité limitée des continuités écologiques. Les enjeux aujourd'hui sont moyens. », « l'ensemble des résultats présentés précédemment correspond au périmètre opérationnel du projet au sein duquel les enjeux sont globalement faibles notamment en ce qui concerne des habitats et la flore, les amphibiens, les reptiles ».

La commission prend acte que la piétonisation de la voie sur berge contribuera à la réalisation de cet objectif, l'un des quatre retenus par la Ville, objectif au demeurant fort modeste eu égard aux conséquences de la fermeture à la circulation de cette voie.

4.2.6 Sécurité en cas d'événement majeur.

Les préoccupations en matière de sécurité ont fait l'objet de plusieurs observations tant de la part des élus que de la part des habitants qui s'inquiétaient de la circulation des véhicules de secours en cas d'événements graves susceptible d'être entravée par la densité du trafic et les embouteillages sur le quai haut.

Le projet paraît à la commission répondre à ces préoccupations dès lors que le principe de la réversibilité des voies imposant que la chaussée soit conservée en l'état et le principe de maintien de la liberté de circulation à tout moment sur une voie restent admis et respectés malgré les contraintes et les limitations aux possibilités d'aménagement ci-dessus évoquées que lesdits principes engendrent. Il conviendra à la Ville de procéder régulièrement à des inspections pour s'assurer qu'aucune entrave à la circulation sur la voie devant rester libre (comme par exemple des extensions de terrasses, des équipements des bars occupant les locaux en fond de quai où les bateaux amarrés...) n'a été installée. Par ailleurs, il conviendra de prévoir un mécanisme permettant aux véhicules de police et de secours de lever rapidement les obstacles qui interdiront l'accès des voies sur berges aux autres véhicules.

4.2.7 Inondations et crues

L'épisode de crue vécu par les Parisiens au début du mois de juin les a sensibilisés à la question des conséquences qui peuvent en résulter pour le patrimoine et les équipements tant privés que publics. De plus les installations et aménagements ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement des eaux et aggraver les conséquences des crues. Il semble à la commission que l'étude d'impact a pris en compte de manière satisfaisante cette question. Elle conclut à un effet du projet limité et très localisé sur les rehaussements des niveaux d'eau en cas de crue, ils sont estimés à un maximum de 2,5 cm. L'effet sur les vitesses d'écoulement sont jugés non significatifs. Le projet, en prévoyant des équipements publics mobiles ainsi que les moyens humains et matériels nécessaires pour les retirer en fonction des différents seuils d'alerte inondation paraît avoir pris en compte les contraintes inhérentes à ce risque. Il appartiendra aux concessionnaires privés de locaux et d'installations de prendre en compte

cette obligation, ce qui ne semble pas avoir toujours été le cas lors de la récente crue...

5 ANNEXES

- 1 - Ordonnance du vice-président du tribunal administratif de Paris du 14 avril 2016 désignant la commission d'enquête.
- 2 - Arrêté du 17 mai 2016 et arrêté modificatif du 18 mai 2016 de Mme le maire de Paris prescrivant l'ouverture de l'enquête publique.
- 3 - plans d'affichage sur la voie publique des avis d'enquête.
- 4 - demande d'ajout de pièces complémentaires au dossier d'enquête publique
- 5 - message adressé suite à une permanence non tenue en mairie du 4ème arrondissement.
- 6 - note de synthèse de la commission et mémoire en réponse du maître d'ouvrage.
- 7 - note de la préfecture de police sur les conséquences de la crue de la Seine en matière de circulation.

Mairie de Paris

**Projet d'aménagement des
BERGES DE SEINE RIVE DROITE A PARIS**

Enquête publique

du mercredi 8 juin 2016 au vendredi 8 juillet 2016 inclus

**AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES
DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE**

François AMBLARD, Président de la commission

Jean-Paul BLAIS, Membre titulaire

Frédéric FERAL, Membre titulaire

Daniel TOURNETTE, Membre suppléant

8 AOUT 2016

La commission,

Après avoir pris connaissance de l'entier dossier d'enquête publique ;

Après avoir sollicité des compléments d'information en vue de compléter ledit dossier d'enquête publique ;

Après avoir pris connaissance des éléments produits par la Ville en réponse à cette demande et qui ont été ajoutés au dossier d'enquête le 17 juin 2016 ;

Après avoir pris connaissance et analysé les observations formulées par le public sur le projet objet de la présente enquête publique ;

Après avoir, au terme de cette analyse, procédé à une synthèse des observations ainsi recueillies ;

Après avoir transmis à la Ville le 15 juillet 2016 ladite synthèse assortie des questions que certaines des observations du public appelaient ;

Après avoir pris connaissance des observations en réponse aux dites questions que la Ville a produites le 22 juillet 2016 ;

La commission d'enquête rend l'avis suivant

Considérant que pour être sincère et pour permettre d'en apprécier l'intérêt public, l'enquête portant sur le projet de fermeture à la circulation automobile de la section de la voie Georges Pompidou comprise entre l'entrée du tunnel des Tuileries et la sortie du tunnel Henri IV et l'aménagement de ladite section, doit inclure dans son périmètre toutes les zones dans lesquelles ledit projet est susceptible d'entraîner des conséquences positives ou négatives notables ;

Considérant qu'il est constant qu'il ressort du dossier d'enquête, et notamment de l'étude d'impact et des compléments produits le 17 juin, que les reports de circulation entraînés par la fermeture de la voie sur berge affecteront de manière significative un secteur plus large que les 1er, 4e, 7e et 12e arrondissements auxquels a été limité le périmètre de l'enquête publique ; qu'en effet, notamment, les 5e, 6e et 8e arrondissements subiront un report de près de trois quarts des véhicules qui ne pourront plus emprunter cet itinéraire désormais fermé, engendrant nécessairement des troubles importants liés, entre autres, à une augmentation du trafic et à la pollution que ledit trafic accru et ralenti engendrera dans ces zones ; qu'au demeurant la ville, s'agissant des effets bénéfiques qu'elle escompte, ne fait pas valoir qu'ils profiteront aux seuls arrondissements couverts par l'enquête, mais au contraire assigne au projet

comme objectif d'offrir aux Parisiens un espace de loisirs et d'agrément et d'améliorer la qualité de l'air de la capitale ;

Considérant au surplus que la voie Georges Pompidou avait, à sa création, vocation à être un axe permettant de traverser Paris d'ouest en est ou, pour les habitants de la banlieue, de gagner commodément le cœur de Paris ou au contraire de s'en éloigner, ce qui lui conférait ainsi un intérêt dépassant les limites de la ville ; qu'il n'est pas établi par l'étude d'impact que cette fonction ne serait plus la sienne ; que, notamment, ni l'étude d'impact, ni les observations complémentaires faites en réponse aux demandes de la commission, ne permettent de connaître l'importance des flux, la nature, la provenance et la destination des 43 000 véhicules qui empruntent cette voie quotidiennement ;

Considérant qu'une enquête qui n'a pas mis à même les personnes directement intéressées par les conséquences positives ou négatives d'un projet de faire valoir leurs observations ne permet pas de se prononcer sur l'intérêt public dudit projet ; que la circonstance que l'affichage effectué en dehors du périmètre de l'enquête, sur le boulevard Saint-Germain, et que l'utilisation des moyens d'informations municipaux ont pu faire connaître le projet sur d'autres arrondissements que ceux visés par l'arrêté d'ouverture de l'enquête n'est pas de nature à assurer les mêmes garanties que celles offertes par les dispositions légales fixant les règles de publicité d'une enquête publique ; que, dès lors, en l'état du dossier d'enquête publique, la commission ne peut qu'émettre sur le projet d'aménagement des berges de la Seine – liaison Bastille / Tour Eiffel un

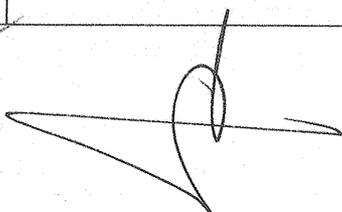
AVIS DEFAVORABLE

Considérant, au surplus, que la commission s'estime ne pas être à ce jour à même de se prononcer valablement sur l'intérêt public du projet ; qu'en effet, d'une part, en raison du caractère non pertinent des hypothèses de calcul retenues et de la zone considérée limitée au seul quai haut de la rive droite, sans tenir compte des émissions produites dans d'autres zones du fait du report du trafic, l'étude d'impact ne permet pas d'établir la réalité de la réduction de la pollution automobile induite par la fermeture de la section de la voie Georges Pompidou envisagée; que, d'autre part, les hypothèses de report du trafic sur le réseau viaire, dans des conditions acceptables et soutenables, mériteraient d'être confirmées par des études microscopiques intégrant les conséquences prévisibles des autres opérations d'aménagement susceptibles d'affecter prochainement ledit réseau viaire ainsi que les conséquences des divers chantiers majeurs ouverts ou devant s'ouvrir à brève échéance dans le cœur de Paris ; qu'en outre, les activités économiques nouvelles liées à l'usage du fleuve, et

susceptibles de compenser éventuellement l'impact économique négatif du projet, ne sont à ce jour ni précisément définies ni quantifiées ; qu'enfin, le dossier du projet en son état actuel ne fournit aucune indication précise sur l'aménagement qu'il sera possible d'effectuer pour réutiliser les ouvrages d'art que sont les tunnels des Tuileries et la tunnel Henri IV, ouvrages qui représentent pourtant un tiers du linéaire fermé à la circulation automobile.

Paris le 8 août 2016

Jean-Paul BLAIS	François AMBLARD	Frédéric FERAL
-----------------	------------------	----------------



13/04/2016

N° E16000007/75

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation et provision

Vu enregistrée le 30/03/16, la lettre par laquelle Madame la maire de Paris demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique relative au projet d'aménagement des berges de la Seine (Paris 1er et 4ème arrondissement) - liaison Bastille/Tour Eiffel ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu la décision, en date du 20 janvier 2016, par laquelle le président du tribunal administratif de Paris a donné délégation permanente à Monsieur Jacques ROUVIERE, vice-président du tribunal administratif de Paris, à l'effet de signer les décisions de désignation de commissaires enquêteurs, ainsi que les décisions relatives à leur indemnisation ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

M. François AMBLARD, Conseiller de tribunal administratif (E.R.),
demeurant 3 rue de Médicis, PARIS (75006)

Membres titulaires :

Monsieur Jean-Paul BLAIS, Chargé de mission PUCA au ministère de l'écologie, demeurant 51 rue Servan PARIS (75011)
Monsieur Frédéric FERAL, Consultant en développement durable, demeurant
68 rue de Clignancourt PARIS (75018)

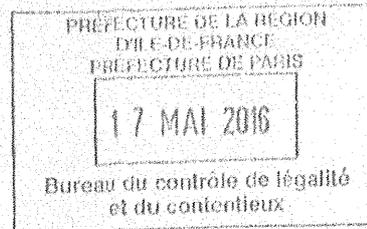
En cas d'empêchement de M. François AMBLARD, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Jean-Paul BLAIS, membre titulaire de la commission.

Membre(s) suppléant(s) :

Monsieur Daniel TOURNETTE, ingénieur des travaux publics de l'Etat (ER)
demeurant 1 rue du Conventionnel Chiappe 75013 PARIS



La Maire de Paris,



- Vu le Code général des Collectivités Territoriales ;
- Vu le Code de l'environnement et notamment les articles L. 123-1, R. 123-1 et suivants et L.126-1 ;
- Vu la délibération 2015 SG 42 du Conseil de Paris des 14, 15 et 16 décembre 2015 approuvant le bilan de la concertation et arrêtant un projet pour l'aménagement des berges de la Seine liaison Bastille/Tour Eiffel ;
- Vu le dossier d'enquête publique relatif au projet d'aménagement des berges de la Seine, à Paris - Liaison Bastille/Tour Eiffel (1^{er} et 4^{ème} arrondissements) ;
- Vu la décision de la Présidente du tribunal administratif de Paris en date du 14 avril 2016 désignant le président et les membres de la commission d'enquête chargés de procéder à l'enquête publique concernant le projet susvisé, ainsi qu'un membre suppléant ;
- Après consultation du président de la commission d'enquête ;

ARRETE :

ARTICLE premier : Pendant 31 jours consécutifs, du mercredi 8 juin 2016 au vendredi 8 juillet 2016 inclus, il sera procédé à une enquête publique sur le projet d'aménagement des berges de Seine dans le cadre d'une liaison piétonne et cyclable entre Bastille et la Tour Eiffel, le long de la Seine.

Le projet consiste à piétonner et aménager la voie Georges Pompidou sur un linéaire de 3,3 km, de l'entrée du tunnel des Tuileries à la sortie du tunnel Henri IV, dans les 1^{er} et 4^{ème} arrondissements afin de libérer la voie de la circulation automobile pour permettre une liaison piétonne et cyclable ainsi que l'aménagement des bords de Seine.

ARTICLE 2 : Une commission d'enquête publique a été désignée en vue d'émettre un avis sur le projet d'aménagement des berges de Seine à Paris. Ont été désignés les membres suivants :

En qualité de président :

- M. François AMBLARD, Conseiller de Tribunal administratif (E.R.)

En qualité de membres titulaires :

- M. Jean-Paul BLAIS, Chargé de mission PUCA au ministère de l'écologie, (E.R.)
- M. Frédéric FERAL, Consultant en développement durable,

En cas d'empêchement de M. François AMBLARD, la présidence de la commission sera assurée par un membre titulaire de la commission :

- M. Jean-Paul BLAIS, Chargé de mission PUCA au ministère de l'écologie, (E.R.)

En qualité de membre suppléant :

- M. Daniel TOURNETTE, Ingénieur des travaux publics de l'Etat (E.R).

ARTICLE 3 : Le dossier d'enquête comporte notamment une étude d'impact, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur le dossier. Cet avis est joint au dossier d'enquête déposé dans les mairies des 1^{er}, 4^{ème}, 7^{ème} et 12^{ème} arrondissements qui sera mis à la disposition du public, lequel pourra en prendre connaissance et consigner ses observations sur les registres déposés à cet effet les lundis, mardis, mercredis et vendredis de 8 heures 30 à 17 heures, les jeudis de 8 heures 30 à 19 heures 30. Le dossier est également consultable les samedis :

- 11 juin 2016, en Mairie du 1^{er} arrondissement ;
- 18 juin 2016, en Mairie du 4^{ème} arrondissement ;
- 25 juin 2016, en Mairie du 7^{ème} arrondissement ;
- 2 juillet 2016, en Mairie du 12^{ème} arrondissement ;

de 9 heures à 12 heures (les bureaux sont habituellement fermés les samedis, dimanches et jours fériés).

Les observations pourront également être adressées par écrit, à l'attention de M. François AMBLARD, président de la commission d'enquête publique, à l'adresse de la mairie du 4^{ème} arrondissement - siège de l'enquête - 2, place Baudoyer - 75004 Paris, en vue de les annexer aux registres.

ARTICLE 4. — Afin d'informer et de recevoir les observations écrites ou orales du public, la commission d'enquête, ou un de ses membres, assurera les permanences dans les mairies d'arrondissement de la manière suivante :

Mairie du 1^{er} arrondissement :

- Samedi 11 juin 2016, de 9h à 12h
- Jeudi 16 juin 2016, de 16h à 19h
- Mercredi 22 juin 2016, de 14h à 17h
- Vendredi 1^{er} juillet 2016, de 9h à 12h

Mairie du 4^{ème} arrondissement :

- Lundi 13 juin 2016, 14h à 17h
- Samedi 18 juin 2016, de 9h à 12h
- Mardi 21 juin 2016, de 9h à 12h
- Jeudi 7 juillet 2016, de 16h à 19h

Mairie du 7^{ème} arrondissement :

- Vendredi 17 juin 2016, de 9h à 12h
- Samedi 25 juin 2016, de 9h à 12h
- Mardi 28 juin 2016, de 14h à 17h
- Jeudi 7 juillet 2016, de 16h à 17h

Mairie du 12^{ème} arrondissement :

- Vendredi 24 juin 2016, de 9h à 12h
- Jeudi 30 juin 2016, de 16h à 19h
- Samedi 02 juillet 2016, de 9h à 12h
- Mardi 5 juillet 2016, de 14h à 17h

ARTICLE 5 : Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux diffusés dans le département. Cet avis sera également affiché sur les panneaux administratifs de l'Hôtel de Ville de Paris (Paris 4ème), des mairies du 1er, 4ème, 7ème et 12ème arrondissements et sur les lieux et au voisinage du projet. L'avis sera mis en ligne sur le site internet de la Mairie de Paris (www.paris.fr).

ARTICLE 6 : A l'expiration du délai fixé à l'article premier, les registres seront clos et signés par le président de la commission d'enquête. La commission établira un rapport et rendra ses conclusions motivées dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, à la Mairie de Paris – Secrétariat Général de la Ville de Paris. La commission d'enquête transmettra simultanément une copie du rapport et ses conclusions motivées à la Présidente du tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 7 : A l'issue de l'enquête, copies du rapport et des conclusions de la commission d'enquête seront tenues à la disposition du public pendant un an à la Préfecture de Paris - Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France - Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement de Paris – service utilité publique et équilibres territoriaux - 5, rue Leblanc – 75911 Paris CEDEX 15, dans les mairies du 1er, 4ème, 7ème et 12ème arrondissements de Paris ainsi qu'à la Direction de l'Urbanisme – Pôle Accueil et Service à l'Usager (P.A.S.U.) – Espace consultation (1er étage) – 6 promenade Claude Lévi-Strauss – CS 51388 - 75639 PARIS CEDEX 13. Copies du rapport et des conclusions seront également publiées sur le site internet de la Mairie de Paris (www.paris.fr).

Par ailleurs, toute personne intéressée pourra en obtenir communication, dans les conditions prévues au titre 1er de la loi du 17 juillet 1978, auprès de la Mairie de Paris — Secrétariat Général de la Ville de Paris — Mission Berges de Seine — Hôtel de Ville — 5, rue de Lobau, 75196 Paris Cedex 04.

ARTICLE 8 : La personne responsable du projet est la Ville de Paris. Des informations complémentaires sur le projet soumis à enquête peuvent être demandées à la Mission Berges de Seine (enquetepublique.bergesrivedroite@paris.fr).

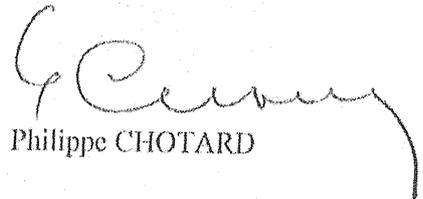
Par ailleurs, des éléments du dossier d'enquête seront disponibles sur le site internet de la Mairie de Paris (www.paris.fr).

ARTICLE 9 : Au vu des résultats de l'enquête publique, le Conseil de Paris se prononcera par une déclaration de projet sur l'intérêt général du projet d'aménagement des berges de Seine conformément aux dispositions de l'article L. 126-1 du Code de l'environnement.

ARTICLE 10 : Le présent arrêté sera publié au « Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris ». Copie du présent arrêté sera adressée à Madame la Présidente du tribunal administratif de Paris, à Monsieur le préfet de la région d'Ile-de-France - préfet de Paris, au président de la commission d'enquête publique.

Fait à Paris, le 17 MAI 2010

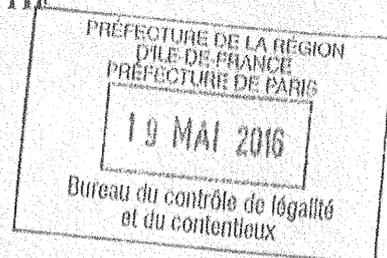
Pour la Maire de Paris
et par délégation,
Le Secrétaire Général de la
Ville de Paris



Philippe CHOTARD

ARRETE MODIFICATIF

La Maire de Paris,



Vu le Code général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code de l'environnement et notamment les articles L. 123-1, R. 123-1 et suivants et L.126-1 ;

Vu la délibération 2015 SG 42 du Conseil de Paris des 14, 15 et 16 décembre 2015 approuvant le bilan de la concertation et arrêtant un projet pour l'aménagement des berges de la Seine liaison Bastille/Tour Eiffel ;

Vu le dossier d'enquête publique relatif au projet d'aménagement des berges de la Seine, à Paris - Liaison Bastille/Tour Eiffel (1^{er} et 4^{ème} arrondissements) ;

Vu la décision de la Présidente du tribunal administratif de Paris communiquée le 14 avril 2016 et désignant le président et les membres de la commission d'enquête chargés de procéder à l'enquête publique concernant le projet susvisé, ainsi qu'un membre suppléant ;

Après consultation du président de la commission d'enquête ;

ARRETE :

ARTICLE premier : L'arrêté municipal du 17 mai 2016 est rectifié comme suit en son article 4 :

Pour les permanences de la Mairie du 7ème arrondissement

Remplacer :

- Jeudi 7 juillet 2016, de 16h à 17h

Par

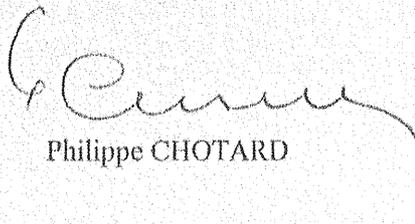
- Jeudi 7 juillet 2016, de 16h à 19h

Le reste sans changement.

ARTICLE 2 : Le présent arrêté sera publié au « Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris ». Copie du présent arrêté sera adressée à Madame la Présidente du tribunal administratif de Paris, à Monsieur le préfet de la région d'Ile-de-France - préfet de Paris, au président de la commission d'enquête publique.

Fait à Paris, le 18 MAI 2016

Pour la Maire de Paris et par
délégation,
Le Secrétaire Général de la
Ville de Paris



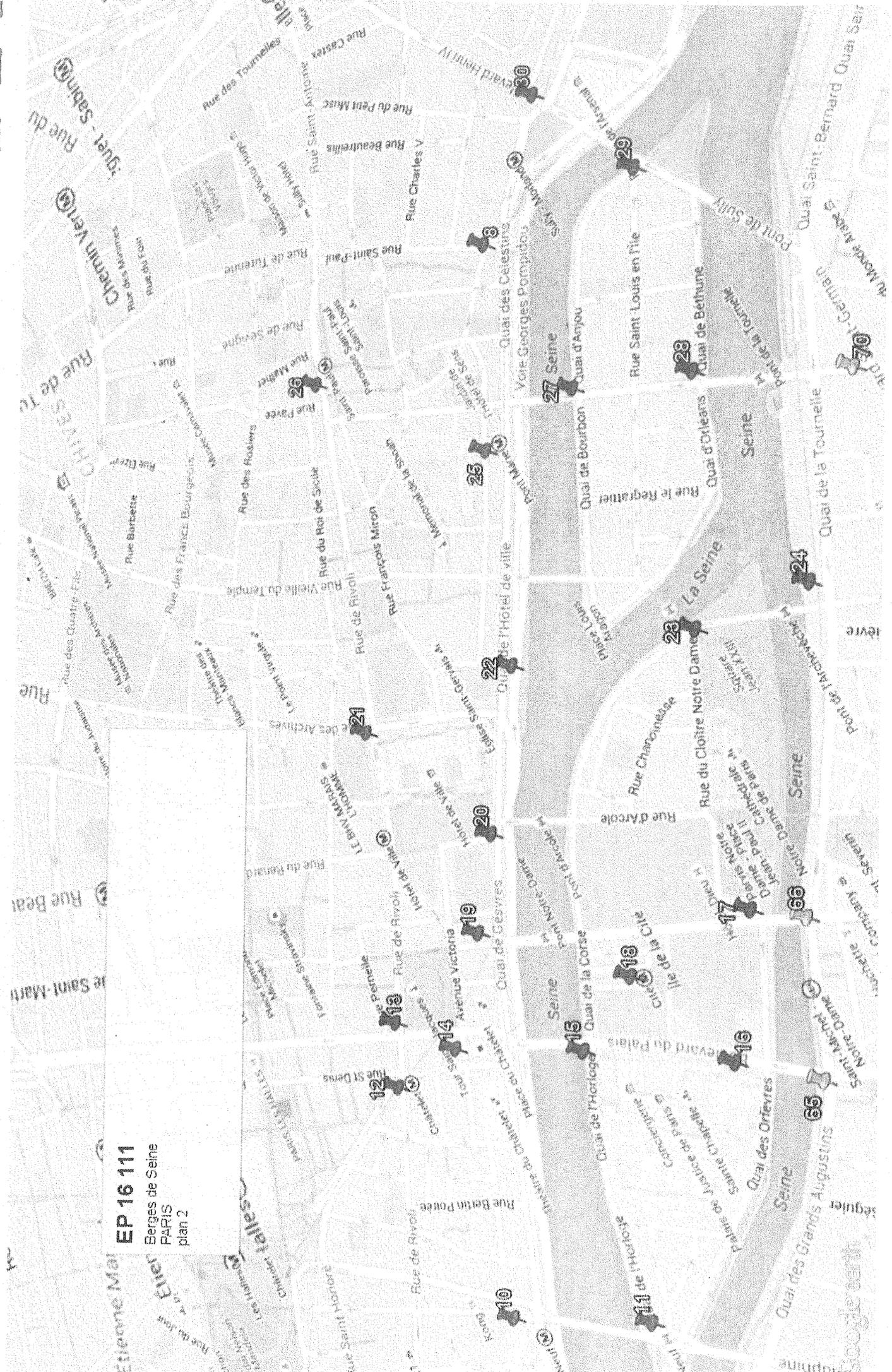
Philippe CHOTARD

EP 16111
Berges de Seine
plan 1



EP 16 111

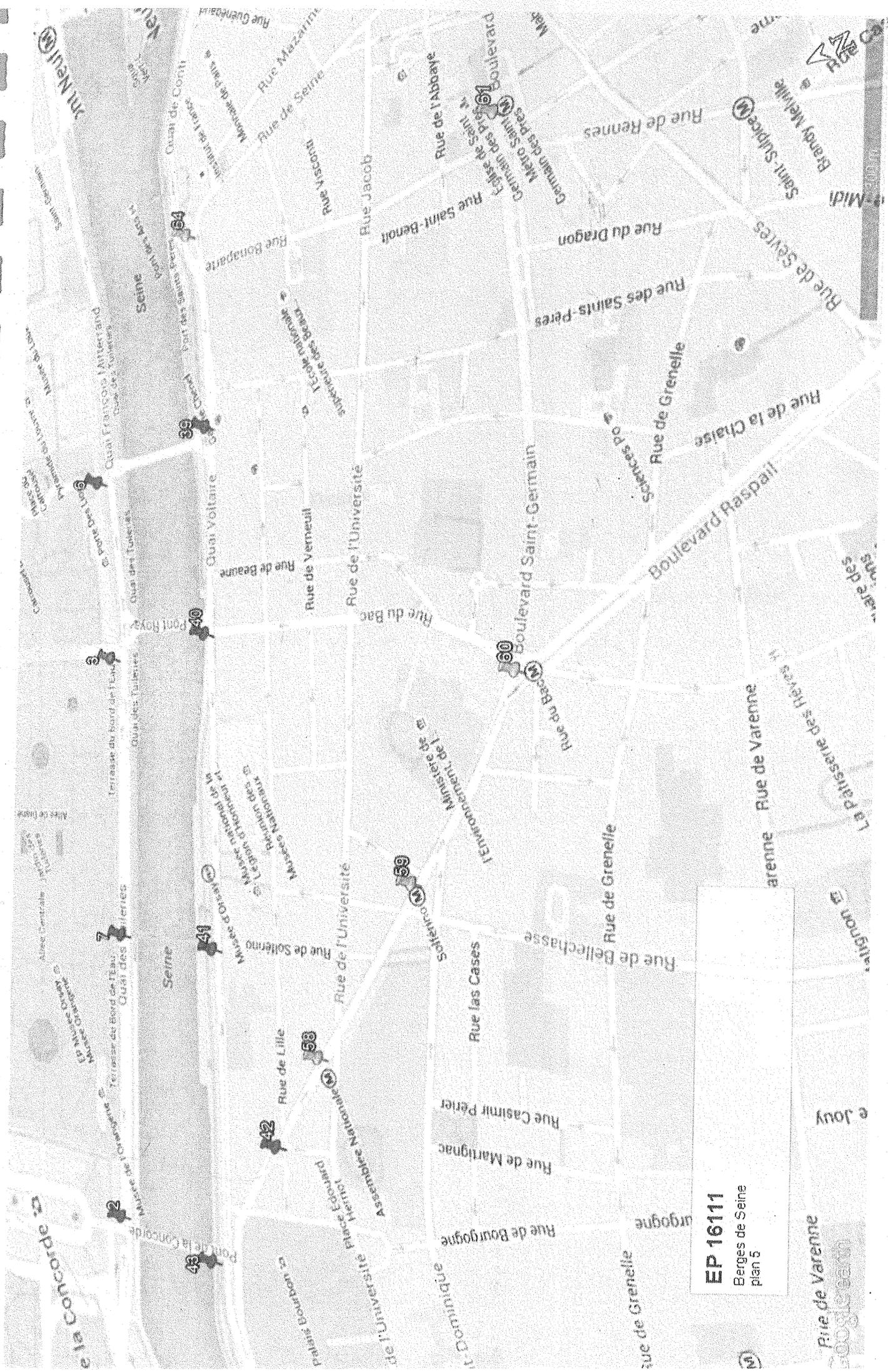
Berges de Seine
PARIS
plan 2



EP 16111

Berges de Seine
plan 4





EP 16111
Berges de Seine
plan 5

Rue de Varenne
Google Street View

M. Neill



Midi

Brandy Melville

Saint-Sulpice

Rue de Sévres

Rue de la Chaise

Rue de Grenelle

Rue de Varenne

Rue de Bellechasse

Rue de l'Université

Rue de Solferino

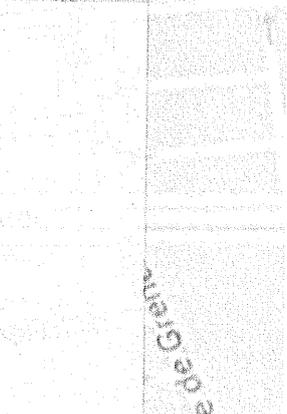
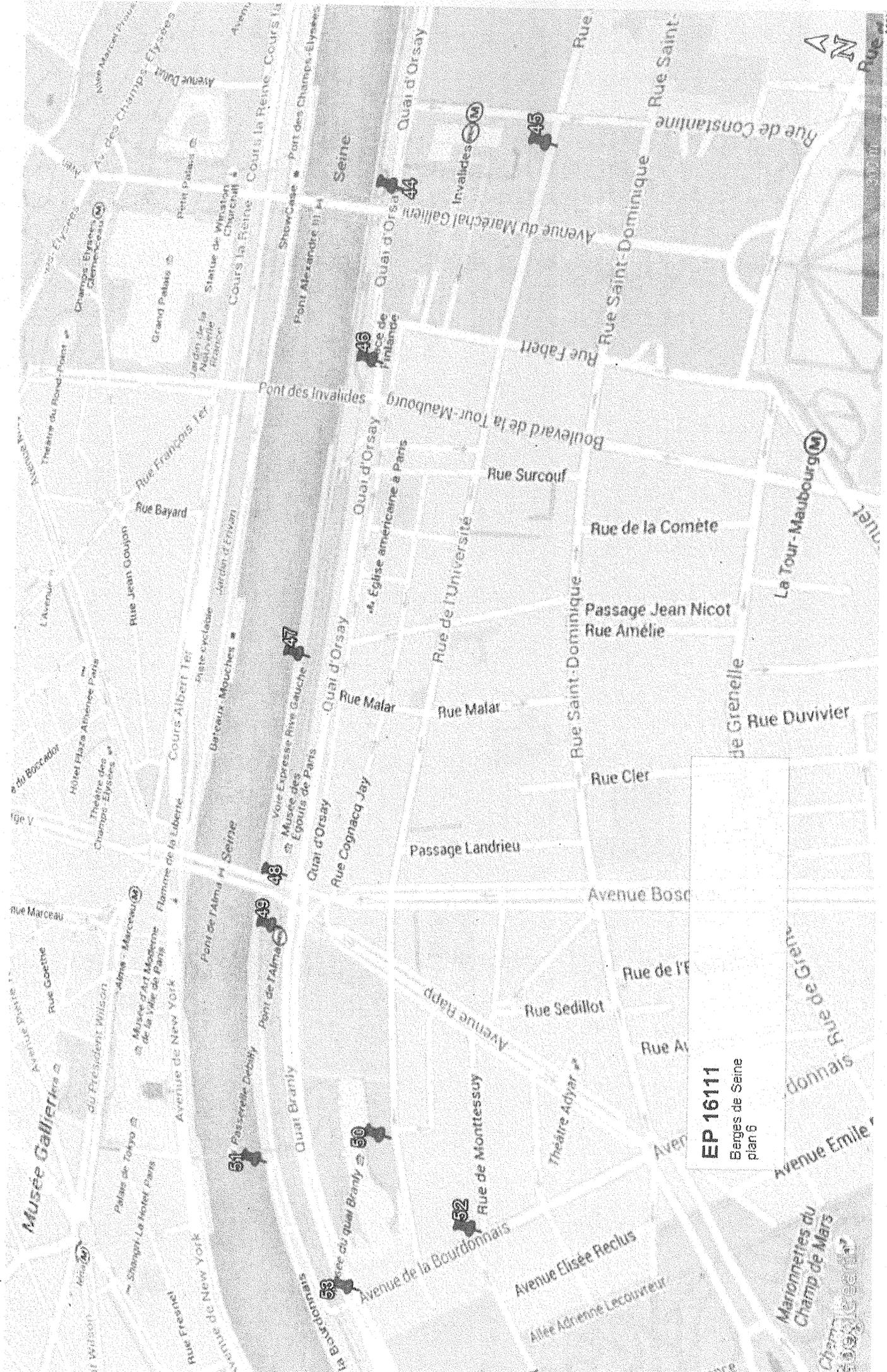
Rue de Lille

Rue de Casimir Perier

Rue de Bourgoigne

Rue de Grenelle

Rue de Varenne



EP 16111
Berges de Seine
plan 6

Musée Gallier

Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris

Palais de Tokyo

Musée des Epoules de Paris

Quai d'Orsay

Rue Malar

Rue de l'Université

Rue de la Comète

Rue de la République

Rue de la Harpe

Rue de la Vierge

Rue de la Harpe

Avenue de la Bourdonnais

Avenue de la Motte

Avenue de la Comète

Avenue de la République

Enquête publique aménagement des berges de Seine
Liaison Bastille/Tour Eiffel (1er, 4ème)

**Décision de demande de compléments à apporter au dossier
d'enquête publique**

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-9 et R. 123-14;

Considérant que l'information du public sur le projet d'aménagement des berges de la rive droite de la Seine ne saurait être complète sans que soit intégré dans le dossier d'enquête publique un schéma, éventuellement accompagné d'une notice explicative, présentant la manière dont s'articulera, à l'entrée du tunnel des Tuileries et à la sortie du tunnel Henri IV, ledit aménagement avec les voies de circulation automobile piétonne et cycliste actuelles ou à créer ;

Considérant, à supposer même que l'aménagement des berges de la rive droite de la Seine puisse être regardé comme une opération unique nonobstant le fait qu'elle a vocation à s'intégrer et à s'articuler avec d'autres opérations en cours d'élaboration, que la réflexion sur les conséquences positives ou négatives que ladite opération aura - notamment en matière de circulation automobile, cycliste et piétonne - ne saurait s'effectuer valablement sans que le public ait connaissance, lors de l'enquête publique, des divers projets susceptibles, à court ou moyen terme, d'affecter l'environnement immédiat dans lequel elle s'inscrit et plus particulièrement celui des 1er et 4e arrondissements (sont ainsi visés en particulier les documents relatifs aux projets susceptibles d'améliorer l'offre de transports en commun - tels le Bus à Haut Niveau de Service sur le quai haut- permettant de proposer une alternative réelle à l'automobile, ainsi que ceux relatifs aux projets de plans de déplacements vélos et piétons en cours d'élaboration...);

Considérant qu'il y a lieu, dans ces circonstances, de joindre au dossier d'enquête publique les éléments d'information ci-dessus mentionnés afin que le public puisse ainsi disposer d'une information complète et pertinente sur le projet et participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions d'une manière aussi éclairée qu'il est possible ;

Considérant que ces éléments d'information ont été demandés à la " Mission Seine " par e-mails en date des 27 mai et 3 juin 2017 ainsi qu'oralement lors de l'entretien accordé le 2 juin aux membres de la commission d'enquête publique par Mme Anne de Bayser, secrétaire générale adjointe;

Considérant qu'en égard à la durée de l'enquête limitée à 31 jours, ces éléments d'information devront être versés au dossier d'enquête communiqué au public dans les plus brefs délais et au plus tard avant le 17 juin selon les modalités fixées à l'article R. 123-14 susvisé du code de l'environnement ; qu'à défaut d'une telle communication dans ce délai, je serais conduit, conformément aux dispositions de l'article L. 123-9 du code de l'environnement, à prononcer une prolongation d'un mois de l'enquête publique portant sur le projet d'aménagement des berges de la rive droite de la Seine;

François Amblard

président de la Commission d'enquête publique
« projet d'aménagement des berges de la rive droite de la Seine »

Fait et remis à l'Hôtel de Ville le 10 juin 2016

Madame, Monsieur,

En raison du malaise qu'il a eu en chemin, le commissaire enquêteur n'a pu assurer la permanence à la mairie du 4ème arrondissement qu'il devait tenir le samedi 18 juin et n'a pu prévenir les autres membres de la commission qui auraient pu le suppléer.

Je devais cette explication aux personnes qui se sont présentées en vain ce jour-là et qui ont laissé leurs coordonnées sur le registre d'enquête.

Malgré cette absence lors de la permanence du 18 juin, il vous est toutefois loisible, aux heures d'ouverture de la mairie du 4ème arrondissement, de prendre connaissance de l'entier dossier de l'enquête publique ouverte sur le projet de fermeture à la circulation automobile et d'aménagement de la rive droite de la Seine et de laisser, ainsi dûment informé, vos observations sur le registre d'enquête prévu à cet effet. Il vous est également possible de rencontrer un commissaire enquêteur lors de la permanence prévue en mairie du 4ème arrondissement le jeudi 7 juillet de 16 heures à 19 heures ou même à l'une des permanences tenues dans les autres mairies d'arrondissement incluses dans le périmètre de l'enquête, à savoir celles des 1er, 7ème et 12ème arrondissements.

Vous pouvez également consulter certains éléments du dossier d'enquête sur le site de la Ville de Paris (<http://www.paris.fr/participez/participation-citoyenne/concertations-et-enquetes-publiques-2460>) et, si vous le souhaitez, à l'issue de cette consultation, m'envoyer par voie postale vos observations, avant le 8 juillet, à l'adresse suivante : François Amblard, président de la commission d'enquête publique « aménagement des berges de la Seine », mairie du 4ème arrondissement 2, place Baudoyer 75 004 Paris.

Restant à votre disposition

Avec mes sentiments les meilleurs

François Amblard

Président de la commission d'enquête publique relative au projet d'aménagement de la rive droite de la Seine

Enquête publique « aménagement des berges de la Seine »

Procès-verbal de synthèse (Art. R. 123-18 du code de l'environnement) et

Eléments de réponse de la Ville de Paris

Au cours de l'enquête, 224. contributions au total ont été inscrites, agrafées ou annexées aux registres mis à disposition du public dans les quatre mairies d'arrondissement incluses dans le périmètre fixé par arrêté du 17 mai 2016 modifié (respectivement 59., 110., 14., 41. contributions dans les mairies des 1er, 4ème, 7ème et 12e arrondissements).¹

Par ailleurs, 63 courriers adressés au président de la commission d'enquête publique sont parvenus avant la date de clôture, le 8 juillet au soir, en mairie du 4ème arrondissement, siège de l'enquête publique.

Sur ce total de 287, 219. avis sont négatifs, 45. avis positifs; ont été classés à part 23. observations n'apparaissant pas clairement comme positives ou négatives ou demandant, sans se déclarer formellement opposées au projet dans son principe, que soit observé un « moratoire » dans l'attente d'études complémentaires indépendantes, de la fin de divers chantiers en cours, de la réalisation effective de projets de transport en commun, de pistes cyclables... Dans la plupart des cas ce « moratoire » demandé, lorsque la durée en était précisée, était d'au moins deux ans.

Enfin, le résultat d'une pétition en ligne, déposée sur le site change.org, favorable au projet et signée par 1139 personnes à la date du 7 juillet, a été annexé également au registre d'enquête du 12e arrondissement.

À ce stade, après dépouillement de l'ensemble des observations précitées, il est possible d'en faire, classées par thèmes, la synthèse ci-dessous.

¹ Dans le 12e arrondissement ont été agrafés au registre 36 courriers dactylographiés stéréotypés qui ont de ce fait réunis été considérés comme un seul avis favorable exprimé sous forme de pétition (sur ces 35 courriers. 9 courriers déclinant, en variations légères, les objectifs assignés par la Ville au projet d'aménagement de la rive droite de la Seine ont été signés par une seule et même personne, Mme Françoise Filoche).

Concertation préalable/information du public/régularité de l'enquête publique:

La concertation préalable menée sur le fondement de l'article L300-2 du code de l'urbanisme a fait l'objet de critiques quant à son organisation et aux conclusions qui en ont été tirées. La période choisie, l'été 2015, est considérée comme peu favorable à l'expression et à la participation effective des habitants à l'élaboration du projet, projet ne pouvant, comme l'a fait la Ville, être considéré comme ayant reçu une majorité d'opinions favorables dès lors que sur les 1000 opinions exprimées seules 45 % étaient effectivement favorables et que, au même moment, une pétition défavorable au projet recueillait 2000 signatures. Cette réserve quant aux conditions et aux modalités qui ont présidé à l'élaboration du projet soumis à enquête publique se retrouve dans de nombreuses contributions, provenant en majorité de communes extérieures à Paris ou de collectivités territoriales, et souhaitant qu'une nouvelle étude préalable soit réalisée en associant dans une instance de réflexion et de coordination les services de la Ville et les services concernés de l'État sous l'autorité d'un préfet.

Sur ce point, la commission relève que la procédure qui avait présidé à l'élaboration du projet d'aménagement des berges de la Seine rive gauche n'a pas été reprise pour l'élaboration du projet d'aménagement des berges de la Seine rive droite. Or, aux dires de différents interlocuteurs rencontrés, cette procédure suivie pour l'élaboration du projet rive gauche avait été fructueuse et avait permis bien en amont de soulever et d'apporter des réponses aux questions de diverses nature que ledit projet posait.

La commission souhaite donc savoir les raisons qui ont conduit la Ville à ne pas reconduire cette procédure qui semblait avoir donné satisfaction et qui aurait éventuellement pu étayer de manière plus robuste et moins sujette à débat les conclusions de l'étude d'impact sur lesquelles se sont concentrées durant l'enquête publique les critiques provenant tant des habitants que de certains élus.

Réponse de la Ville :

Les critiques portant sur l'organisation et les conclusions de la concertation ne sont pas fondées.

La Ville de Paris a, par rapport à la procédure suivie pour les Berges rive gauche, fait évoluer qualitativement les modalités de la concertation en renforçant la part des outils numériques afin de favoriser une information et une participation du public les plus larges possibles. Les modalités de la concertation n'ont donc pas été identiques à celles suivies pour la piétonisation des berges rive gauche.

Cette circonstance ne peut avoir aucune incidence sur la régularité de la procédure, qui ne s'apprécie qu'au regard des exigences de l'article L. 300-2 du code de

l'urbanisme. Dans ce cadre, le juge apprécie au cas par cas la régularité de la concertation en vérifiant que le public a été mis à même de participer.

Or, les modalités de la concertation fixées par la délibération 2015 SG 14 du Conseil de Paris des 26, 27 et 28 mai dernier ont été particulièrement larges et importantes : 4 réunions publiques dans les 1^{er}, 4^{ème}, 7^{ème} et 12^{ème} arrondissements, une réunion publique métropolitaine le 17 septembre 2015, une exposition au point « Paris rendez-vous » de l'Hôtel de Ville, une exposition itinérante sur les berges rive gauche puis sur Paris-Plages, des registres associés à tous ces lieux et une concertation en ligne accessible à tous pendant 40 jours à partir du 22 juin (permettant même à ceux qui seraient le cas échéant partis en vacances tout le mois de juillet, c'est-à-dire une faible minorité d'habitants, de s'exprimer), une marche exploratoire, et une concertation partenariale à l'échelle de la métropole avec la saisine notamment de tous les départements d'Ile-de-France et des collectivités concernées. En outre, ont été organisées, en dehors du cadre de la concertation réglementaire, d'autres actions : la saisine des partenaires institutionnels, des réunions spécifiques d'échanges notamment avec les acteurs économiques, et même un concours de dessin pour les enfants.

La critique selon laquelle la concertation aurait été organisée pendant l'été n'est pas davantage justifiée. La concertation s'est déroulée du 22 juin au mois d'octobre 2015 comme le souligne le bilan de la concertation joint au dossier d'enquête publique. Cette période était largement suffisante pour permettre au public de s'informer et de participer. La Ville souhaite rappeler que la concertation a permis de recueillir près d'un millier d'observations, preuve de l'efficacité du dispositif mis en place.

Il a en outre été bien précisé dans le bilan de la concertation et dans la délibération qui a permis au Conseil de Paris de l'approuver que c'est en ne tenant pas compte des contributions « neutres » (environ 20%, ne s'exprimant ni en faveur du projet ni contre) que l'on obtient une nette majorité (57%) d'avis favorables. Sur l'ensemble des contributions, il y a bien 45% d'avis exprimés en faveur du projet, soit une majorité relative très significative, devant les 35% d'avis défavorables. Concernant la pétition évoquée, elle n'a pas été versée à la concertation par ses auteurs et ne fait donc pas partie des contributions enregistrées dans le cadre des modalités réglementaires de la concertation, de la même manière que n'a pas fait partie du bilan de la concertation le résultat d'un sondage indicatif donnant 60% d'avis favorables à la fermeture des berges rive droite.

Par ailleurs, de nombreux échanges avec les services de l'Etat compétents dans les différents domaines concernés par le projet ont été menés sous l'égide du Secrétariat Général. Le recours à un dispositif identique à celui de la rive gauche a d'ailleurs été acté lors d'un comité de pilotage Ville/Etat, sous l'égide de la Préfète, Secrétaire Générale de la Préfecture de Paris, le 2 avril 2015, en amont de la phase

de concertation préalable. Le périmètre des sujets à examiner en groupes de travail plus restreints et la nature des échanges avec les différents services et établissements publics de l'Etat représentés lors de ce comité (Préfecture de Police, DRIEA, DRIEE, STAP, Ports de Paris, VNF) ont été formalisés à l'issue de ce comité. La mission berges a ainsi assuré l'interface avec chacune de ces entités, au cours de multiples réunions de travail, associant également les services de la Ville, pour progresser dans l'élaboration des études et du projet et déterminer les procédures réglementaires auxquelles il devait être soumis, notamment à la faveur des évolutions de la réglementation depuis l'acte I des berges. Ainsi des réunions avec la DRIEE (23 avril 2015, 15 décembre 2015, 18 janvier 2016), le STAP (30 septembre 2015, 2 décembre 2015, 26 janvier 2016) et Ports de Paris (2 juin 2015, 16 juin, 17 juin, 27 août, 11 septembre, 4 novembre, 18 novembre, 2 décembre, 4 décembre, 6 janvier 2016, 12 janvier, 12 février) ont complété de nombreux échanges téléphoniques et électroniques avec ces entités sur le dossier. Des points réguliers sous l'égide de la Préfecture de Paris ont permis de partager les avancées du dossier (notamment les 1^{er} décembre 2015, 22 janvier 2016, 22 février 2016)

En complément des échanges avec la Préfecture de Police et la DRIEA (16 avril 2015, 21 mars 2016, 4 avril 2016), les échanges techniques relatifs aux études de report de circulation et aux mesures d'accompagnement ont pu associer également en sus la RATP (21 juillet 2015, 14 janvier 2016, 16 février 2016, 11 avril 2016)

S'agissant enfin de la comparaison avec les modalités de la procédure suivie pour la piétonisation des voies sur berges rive gauche, la Ville de Paris invite la Commission à se replonger dans les débats qui ont accompagné la mise en œuvre du projet. Elle constatera que des oppositions et critiques très identiques avaient été formulées pendant toute la procédure de concertation (et ensuite durant l'enquête publique) et que le consensus, désormais partagé, s'est en réalité construit postérieurement, et même rétrospectivement, à l'ouverture effective des Berges.

La régularité de l'enquête est encore contestée en ce qu'elle ne serait qu'un simulacre (pour ne pas citer d'autres qualificatifs plus péjoratifs...) dès lors que Mme le maire de Paris a déclaré depuis longtemps que la voie sur berge ne rouvrirait pas fin août après l'opération « Paris plage », et ce sans attendre les conclusions et l'avis de la commission d'enquête publique.

Il est encore fait valoir dans de nombreuses observations, et dans une note du maire du 1^{er} arrondissement à laquelle sont joints divers documents qui paraissent probants, que les travaux prévus au titre de l'aménagement de la voie sur berge après sa fermeture, et qui ne seraient pas spécifiquement liées à « Paris plage », ont été décidés dès le mois de mars 2016 et ont connu un début de réalisation dès le mois de mai de cette même année.

Réponse de la Ville :

Il est tout d'abord étonnant que l'on puisse reprocher à la Maire de Paris de vouloir réaliser ce qu'elle a annoncé. L'objectif de piétonisation est connu de tous les parisiens depuis la campagne électorale ayant précédé les dernières élections municipales. Il est tout-à-fait normal que le discours que porte la Maire de Paris vise à respecter cet objectif et à conduire la procédure à son terme.

Pour le reste, les interventions menées sur les berges rive droite à compter du mois de mai 2016 sont déconnectées du projet de piétonisation des berges. Ces travaux sont nécessaires à la réalisation de certains aménagements dont l'utilité est avérée pour les opérations de piétonisation événementielle, qu'il s'agisse de Paris-Plages ou des opérations Paris Respire du dimanche. Dans le cadre de la préparation de Paris-Plages à l'été 2016, la Ville de Paris a procédé à la réalisation au printemps d'interventions préalables relatives à la desserte en réseaux, à l'équipement provisoire du site et à l'aménagement de locaux de fond de quai afin d'améliorer le confort du public (création de sanitaires notamment) et de réduire l'impact des installations temporaires.

Les interventions liées aux réseaux enfouis n'ont entraîné aucune modification du paysage actuel des berges. Les aménagements de certains locaux de fond de quai, qui sont en tréfonds du domaine public municipal, ont fait l'objet d'autorisations au titre du code de l'urbanisme. Enfin, l'équipement léger du site sous forme de platelages ponctuels en bois en fond de quai est intégré à l'ensemble des installations de Paris-Plages qui ont fait l'objet d'un dossier d'autorisation de cette opération événementielle, soumis à la fois au Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine au titre du code du patrimoine et à la Préfecture de Police. Ports de Paris a également été saisi de ces interventions, totalement indépendantes de la mise en œuvre ou non du projet de piétonisation des berges et qui ont d'ailleurs été explicitement détaillées comme ne faisant pas partie du projet dans le dossier descriptif et l'étude d'impact soumis à l'enquête publique.

Une manifestation événementielle « CAP vers la COP22 » est prévue en septembre à l'issue de Paris-Plages, sur ce lieu emblématique qui symbolise la lutte contre la pollution et le changement climatique. En effet, Paris a organisé fin 2015 la COP21 et a enclenché une dynamique des Villes autour de la thématique de la lutte contre le changement climatique. Paris souhaite prolonger cette dynamique dans la perspective de la COP 22 qui se tiendra à Marrakech en novembre 2016. Lors de la COP21, la Ville de Paris a pu témoigner de son engagement dans la lutte contre le réchauffement climatique et contre la pollution par un ensemble de manifestations, la présentation d'aménagements, et notamment de démonstrateurs. La piétonisation des Berges rive droite représente le projet majeur qui aura été réalisé depuis la COP21, symbolisant ainsi la poursuite de la dynamique enclenchée, et des

efforts réalisés par la Ville de Paris. Les Berges piétonisées sont ainsi à la fois le lieu représentatif des aménagements réalisés pour faire évoluer la Ville vers un espace plus apaisé, moins pollué, redonnant toute leur place aux modes doux ; et à la fois un lieu représentatif de la lutte contre les îlots de chaleur en ville. Enfin, le site des Berges rive droite permettra de contribuer à la mobilisation citoyenne contre le dérèglement climatique, et en particulier celle des jeunes, essentiels dans la mobilisation sur la lutte contre le réchauffement climatique, et à l'information sur les solutions concrètes à travers des démonstrateurs, en devenant un lieu d'exposition.

Les modalités et le périmètre de l'enquête publique telle que définis par l'arrêté d'ouverture de l'enquête en date du X. ont concentré de nombreuses critiques.

Il a ainsi été remarqué la brièveté de l'enquête d'une durée strictement égale, à un jour près, à la durée minimum prévue par la loi. De plus, la période choisie, empiétant sur le début de la période des vacances, a été considérée par certains comme peu propice au recueil de l'avis du public sur un dossier d'enquête volumineux et parfois technique.

Réponse de la Ville :

La période du 8 juin au 8 juillet 2016 pendant laquelle s'est déroulée l'enquête publique ne comprend que 3 jours intégrés au calendrier des vacances d'été, et est donc parfaitement propice au recueil de l'avis du public. Une durée d'un peu plus de 30 jours est tout-à-fait classique sur les enquêtes publiques menées par la Ville (du 9 juin au 10 juillet 2015, soit 32 jours pour la modification générale du PLU ; 33 jours pour une enquête commune sur Paris-Vanves et Issy les Moulineaux pour la rénovation du parc des expositions). La taille du dossier d'enquête, près de 1300 pages dont 935 pour la seule étude d'impact, n'a rien d'exceptionnel au regard des obligations du code et d'autres dossiers soumis au public, et traduit le sérieux des documents et études relatifs au projet et ses impacts. Le résumé non technique de l'étude d'impact, facile d'accès, était disponible et permettait une compréhension plus aisée du dossier.

On notera surtout que les dates d'enquête ne semblent pas avoir conduit à une faible participation du public. Au regard d'autres enquêtes ayant été organisées sur le territoire parisien, le nombre d'observations est comparable voire même supérieur : le projet de Tour DUO dans le 13^{ème} arrondissement a recueilli 53 observations dont 4 courriers ; 40 observations ont été formulées sur la demande de permis de construire de la Samaritaine.

Mais la plupart des critiques émises sur les modalités de l'enquête a concerné le périmètre choisi pour sa réalisation. Il a ainsi été remarqué que le périmètre de l'enquête publique portant sur le projet d'aménagement des berges de la Seine rive droite était bien plus restreint que celui retenu pour l'enquête publique sur le projet d'aménagement des berges de la rive gauche. Tout spécialement, les élus des 5^e, 6^e, 8^e et 16^e arrondissements ont fait valoir que leurs arrondissements étaient directement concernés par les conséquences du projet, notamment sur la circulation, mais également sur la pollution et le bruit. Ils fondent cette affirmation sur les conclusions mêmes de l'étude d'impact qui font apparaître des reports significatifs de trafic sur leurs secteurs qu'ils considèrent comme déjà à la limite de la saturation (comme par exemple le boulevard Saint-Germain...), ou difficilement à même, étant déjà encombrés, de faire face à un surcroît de circulation.

Par ailleurs les élus des communes périphériques, spécialement des communes du Val-de-Marne, du conseil départemental des Hauts-de-Seine et du conseil départemental du Val-de-Marne, du territoire métropolitain Seine Ouest, de la Métropole du Grand Paris, de la région contestent vigoureusement les conclusions de l'étude d'impact quant aux conséquences limitées au territoire de Paris de la fermeture de la voie sur berge rive droite. Ils soutiennent que cette voie de circulation est essentielle pour gagner ou quitter le centre de Paris depuis ou vers la banlieue, ou bien encore pour traverser Paris en l'absence de voies de contournement satisfaisantes, et que cette fermeture aurait un effet très négatif sur l'activité économique, notamment des artisans qui oeuvrent à Paris, ainsi que sur la vie des populations travaillant à Paris mais contraints de loger en banlieue.

La commission s'interroge fortement sur la pertinence de ces critiques. Pour être à même d'y répondre, et éventuellement d'en tirer des conséquences quant à son avis, il est indispensable que la commission puisse disposer d'une analyse plus fine de la fonction de la voie Georges Pompidou et du trafic qui l'emprunte. En effet l'étude d'impact, par son approche pouvant paraître par trop macroscopique, n'apporte pas de réponse satisfaisante aux objections soulevées ci-dessus rappelées et ne permet pas ainsi de connaître, aux différentes heures de la journée, le nombre et l'origine géographique des véhicules entrant dans la voie Georges Pompidou par le tunnel des Tuileries ou la rampe d'accès située au niveau du pont Louis-Philippe ainsi que le nombre et la destination des véhicules en sortant par le tunnel Henri IV ou par les issues situées en aval de la place du Châtelet ou au niveau de l'hôtel de ville.

Il est donc demandé à la Ville de produire, en se fondant sur des sources indépendantes et fiables de nature à éviter toute contestation sur ce point, les données permettant d'avoir une connaissance exacte et fine du trafic empruntant la voie Georges Pompidou et, partant, d'apprécier les conséquences réelles qu'aura sa fermeture envisagée sur la circulation automobile ainsi que la zone géographique sur laquelle lesdites conséquences seront supportées.

Réponse de la Ville :

1. Il ressort de la jurisprudence que l'enquête publique doit être proportionnée à l'importance et aux caractéristiques du projet, ainsi qu'à la taille et au territoire de la commune concernée. Le juge administratif n'exige pas que le périmètre de l'enquête soit étendu aux communes limitrophes du projet, même si leurs territoires pourraient être concernés. Il n'est en outre pas envisageable de faire dépendre la régularité d'une enquête publique du bon vouloir de personnes publiques distinctes qui ne sont pas à l'initiative du projet et pourraient même y être opposées.

Le juge administratif s'attache en réalité moins au périmètre de l'enquête publique à proprement parler qu'à l'assurance que cette dernière a été organisée dans des conditions de nature à assurer une information et une participation suffisantes du public. Et il n'est notamment pas requis que le périmètre de l'enquête publique soit identique à celui de l'étude d'impact. Ce parallélisme serait sans fondement juridique et technique, dès lors que l'enquête publique et l'étude d'impact répondent à des finalités distinctes : l'information et la participation du public d'un côté ; l'appréciation de l'impact du projet sur l'environnement de l'autre.

Par ailleurs, aucune disposition légale ou réglementaire ne fixe précisément les lieux de mise à disposition d'un dossier papier et le fait que la Ville de Paris ait une organisation administrative spécifique en arrondissements ne modifie en rien les règles habituelles de déroulement d'une enquête publique qu'il est d'usage d'organiser dans la mairie de la commune. A Paris, la multiplication des lieux d'enquête a pour seul objectif de faciliter la consultation du public qui peut en toute hypothèse déposer des observations dans l'arrondissement de son choix, même s'il n'y réside pas. De surcroît, la possibilité d'envoyer des courriers au siège de l'enquête permettait à toute personne de faire part de ses observations aux membres de la commission.

Dans ce cadre, le périmètre d'enquête publique de l'aménagement des Berges rive droite a été fixé aux quatre arrondissements dans lesquels la concertation préalable s'est tenue, c'est-à-dire le périmètre d'implantation des aménagements (1^{er} et 4^{ème}), élargi au 7^{ème} et 12^{ème}, arrondissements connexes et concernés par la liaison Bastille / Tour Eiffel par les berges. L'information de la tenue de l'enquête publique a en outre été élargie aux 5^{ème} et 6^{ème} arrondissements par la pose de panneaux d'information.

Conformément à l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique établi en concertation avec le président de la commission d'enquête (R. 123-9 du code de l'environnement), les membres de la commission ont tenu quatre permanences dans chacune des quatre mairies d'arrondissement pendant l'ensemble de la durée

de l'enquête (pour un total de 16 permanences dont l'une n'a pu être tenue pour des raisons médicales). Le dossier d'enquête était accessible sur internet. La publicité a été importante, y compris à l'échelle de la région et le projet a connu un écho médiatique très large (cf. plusieurs articles de presse tels que le Parisien ou les journaux gratuits). La Maire de Paris a également tenu une conférence de presse le 8 juin pour annoncer le démarrage de l'enquête.

Par ailleurs, outre les mesures de publicité légale dans 3 journaux (au lieu de 2 comme le prévoit le code) et les affichages dans six arrondissements, la Ville a utilisé ses panneaux électroniques pour diffuser à partir du 20 juin dans l'ensemble des arrondissements un message relatif aux dates d'enquête ainsi qu'aux dates des différentes permanences prévues.

Dans les faits, comme il a été dit ci-dessus, cette consultation a donné lieu à une très large participation du public qui a présenté de nombreuses observations, dans une moyenne comparable voire supérieure à la pratique habituelle.

Les critiques du périmètre et du caractère suffisant de l'enquête publique ne sont donc pas fondées.

2. Concernant la circulation sur la Voie Georges Pompidou, l'étude d'impact a déjà fourni des éléments précis sur les niveaux de trafic et la part de transit qui y passe.

L'enquête origine-destination réalisée le 28 septembre 2010 a opéré des comptages de 8h à 10h et de 17h30 à 19h30. Sur ces périodes, il a été comptabilisé 2159 uvp (unités de véhicule particulier) le matin et 2435 le soir en entrée de Voie Georges Pompidou côté Boulogne, sur le Quai du Point du Jour. Sur ces volumes entrants, 191 uvp (soit 9%) utilisent la totalité de la VGP (jusqu'à la porte de Bercy) le matin et 129 uvp (soit 5%) le soir. En sortie de VGP, les comptages ont donné 6062 uvp le matin (dont 929 uvp, soit 15%, ayant emprunté la VGP depuis le tunnel des Tuileries) et 4467 uvp le soir (dont 552 uvp, soit 12%, depuis Tuileries). La fonction de transit est donc très limitée. La méthode habituelle pour répondre au sujet des reports de trafic est d'utiliser un modèle macroscopique qui seul permet d'apprécier les impacts dans un périmètre large (Paris et sa banlieue) de la fermeture des tronçons de berge de Seine envisagés. Le modèle macroscopique de la Ville de Paris est construit à partir de celui de la DRIEA et reprend les matrices de déplacements issues de l'EGT (Enquête Globale de Transport). Cette enquête pilotée par le STIF et la DRIEA permet de définir les paires origines / destinations du modèle. Ce modèle est ensuite calé à partir des comptages permanents (boucles situées dans les chaussées) de la Ville de Paris. Les données issues des boucles sont des données brutes provenant des capteurs agrégés suivant différentes périodes (3 minutes, quart d'heure, heure). Ces données sont fiables (précision des capteurs de +/- 3%) et publiques car les données horaires sont publiées sur le site *opendata* de la

Ville et mises à disposition de tous.

Pour répondre précisément à la demande formulée de connaissance fiable, indépendante, exacte et fine du trafic empruntant la voie Georges Pompidou, il faut d'abord préciser les modalités de mesures du trafic automobile à Paris.

Un trafic automobile se caractérise d'abord par la notion de débit : c'est la quantité de véhicules passant sur un tronçon donné d'une voie en un certain temps. Généralement, on exprime ce débit en véhicules par heure. La Ville de Paris dispose de capteurs de débits intégrés dans les chaussées (boucles électromagnétiques) qui permettent de recueillir en temps réel ces débits. La cartographie produite en annexe représente spatialement l'implantation de ces capteurs de débits dans le centre de Paris. Les flèches de couleur bleue représentent l'emplacement des capteurs de débit.

La seconde caractérisation du trafic se fait par une notion d'occupation temporelle de la chaussée, ce qu'on appelle un taux d'occupation (pourcentage de présence de véhicules sur une boucle électromagnétique). Cette grandeur permet d'estimer la fluidité ou la saturation du trafic. Les capteurs de taux sont représentés par des flèches rouges dans la cartographie ci-dessous. À noter qu'un capteur de débit permet également de compter un taux d'occupation.

Les données issues de ces capteurs de trafic sont collectées informatiquement et transférées vers le système informatique de régulation des feux tricolores et du trafic hébergé au PCE Lutèce (Paris 4^{ème}). Celui-ci permet d'effectuer des extractions statistiques des données des capteurs.

Cet important réseau de capteurs représente la seule source fiable et régulière permettant de mesurer les volumes de trafic sur les voies parisiennes. En effet, les données produites par d'autres opérateurs d'information sur le trafic sont issues de technologies dites FCD (*floating car data*), elles combinent des données produites par des systèmes GPS (Coyote, Tom-Tom, Viamichelin...) et ne peuvent fournir que des informations sur les vitesses des véhicules où ils sont embarqués (encombres, fluidité) et aucune sur les débits.

Les données principales concernant les berges pour le mois de mars 2016 sont fournies en annexe 2 : entrée du tunnel Tuileries, quai haut des Tuileries, sortie Édouard Colonne, sortie Lobau, Voie Georges Pompidou après la rampe Louis Philippe. On constate que ces chiffres récents (en moyenne des jours ouvrés sur un créneau horaire donné) confirment les éléments indiqués dans l'étude d'impact : environ 2700 véh/h à l'heure de pointe du soir (un peu moins à l'HPM d'ailleurs au moins de mars 2016) accèdent via le tunnel des Tuileries. Une partie remonte sur les quais hauts à la rampe Châtelet- Édouard Colonne (395 en HPM, 526 en HPM) ou à la rampe Hôtel de Ville (262 en HPS, 427 en HPS), et les véhicules qui

accèdent ensuite à la Voie Georges Pompidou par la rampe Louis-Philippe (532 en HPM, 679 en HPS) ne compensent pas les remontées en amont. Le débit en HPM comme en HPS est alors de l'ordre de 2430 véh/h, dans le tunnel Henri IV.

On rappellera, comme cela figure dans l'étude d'impact, qu'il y a très peu d'impact sur le trafic en dehors de Paris. En effet, les reports de circulation sont localisés dans l'hyper-centre de Paris. Les axes supportant les plus forts impacts sont les quais hauts de la rive droite et, dans une moindre mesure, le boulevard St Germain.

Les reports de circulation calculés par la modélisation sont absorbables sans modifier la capacité des axes de circulation, comme par exemple :

- Bd St-Germain, un débit aujourd'hui de 1850 veh/h, et une capacité atteignant 2200 veh/h lors de la crue de février 2013. La modélisation prévoit jusqu'à 250 véhicules de plus par heure au maximum, à l'heure de pointe du matin et sur un tronçon ponctuel (pour un maximum de 140 veh/h le soir, ponctuellement aussi), c'est donc absorbable.
- Quai des tuileries, le débit est aujourd'hui de 1700 veh/h ; lors de la crue de février 2013 on comptait 2700 veh/h. La modélisation prévoit jusqu'à 640 véhicules de plus par heure au maximum, à l'heure de pointe du soir et sur un tronçon ponctuel (pour un maximum de 580 veh/h le matin, ponctuellement aussi), c'est donc absorbable.

De faibles impacts sont observés sur le boulevard périphérique, et quasiment aucun impact en dehors de Paris.

Les temps de parcours sont donc peu allongés et ne concernent en tout état de cause que les déplacements dans le sens Ouest → Est.

Les études montrent que l'augmentation du temps de parcours sur les quais hauts entre Concorde et le quai Henri IV est de 8 minutes en heure de pointe du soir (temps de parcours passant de 16 à 24 minutes) et de 11 minutes en heure de pointe du matin (temps de parcours passant de 12 à 23 minutes). Par ailleurs, avec la fermeture des accès depuis les quais bas, la gestion des carrefours sera considérablement simplifiée sur les quais hauts, ce qui devrait fluidifier le trafic sur les quais hauts et améliorer encore ces résultats.

Ces études ont au demeurant été menées avec exactement les mêmes outils que ceux utilisés pour les études de la rive gauche, qui avaient été jugées de bonne qualité par l'autorité environnementale en 2011, montrant « *la capacité [des voies] à absorber les reports* ».

Conséquence du projet sur les déplacements dans Paris, et au-delà :

Si certaines contributions affirment que l'automobile n'a pas sa place dans Paris, et donc se montrent favorables à toute mesure susceptible d'en limiter l'usage, fusse au prix d'embouteillages, la majorité des observations recueillies montre une préoccupation largement partagée quant aux conséquences négatives que la fermeture et la piétonisation de la voie Georges Pompidou sont susceptibles d'entraîner.

S'appuyant très souvent sur les difficultés de circulation qui ont résulté de la fermeture de la voie sur berge durant les récentes inondations, de nombreuses observations mettent en doute les hypothèses de report du trafic retenues par l'étude d'impact. D'une part, en reprenant ou en citant l'avis de l'autorité environnementale, la capacité pour les automobilistes qui ne se seraient pas « évaporés » et qui ne se reporteraient pas soit sur le boulevard Saint-Germain, soit sur le quai haut rive droite, à trouver un autre itinéraire est largement mise en doute en évoquant le caractère déjà saturé du réseau viaire dans le centre de Paris.

La commission souhaiterait connaître la position de la ville sur ces remarques auxquelles le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale ne semble pas avoir pleinement répondu.

Réponse de la Ville :

Comme cela est explicité plus loin, la situation de la crue de juin 2016 n'est absolument pas comparable à la situation de la fermeture du tronçon Tuileries/Henri IV de la Voie Georges Pompidou.

Les études ont modélisé les reports de trafic sur la base de la capacité de l'ensemble des autres voies du réseau viaire et de la demande de trafic diminuée seulement de la baisse tendancielle avec des taux prudents (- 2% dans Paris, - 1% à l'extérieur de Paris), inférieurs à ceux constatés ces dernières années (notamment -3,8% en 2014 par rapport à 2013, et - 2,9% en 2015 par rapport à 2014, dans Paris intra-muros). L'algorithme employé par le logiciel ne prend pas en compte le phénomène d'évaporation et achemine bien tous les véhicules à destination selon un itinéraire donné, basé sur l'équilibre de Wardrop. En termes de représentation, les cartes directement issues du logiciel ne font apparaître que les tronçons dont le trafic varie de façon significative, c'est-à-dire plus de 5% à la hausse ou à la baisse dans la situation avec le projet, par rapport à la situation sans le projet. La totalité des

reports est bien calculée par le modèle mais elle n'est pas visuellement représentée lorsque, sur un tronçon donné, la variation n'est pas significative.

Ces cartes figurant dans l'étude d'impact permettent de visualiser qu'il y a très peu d'impact sur le trafic en dehors de Paris, les reports de circulation étant localisés dans l'hyper-centre de Paris. Comme déjà indiqué, les axes supportant les plus forts impacts sont les quais hauts de la rive droite et, dans une moindre mesure, le boulevard St Germain.

De nombreuses contributions soulignent que, d'une part, de nombreux chantiers importants sont en cours dans le centre de Paris et que, d'autre part, des projets sont en cours d'élaboration, projets qui, de manière certaine, devraient réduire considérablement les possibilités de report du trafic sur le quai haut retenues dans l'étude d'impact. De ces considérations il résulte, d'une part, une mise en cause de la sincérité des hypothèses retenues relativisant ou minorant les effets du projet sur la circulation et, d'autre part, une demande de moratoire jusqu'à la fin des chantiers ou jusqu'à ce que le plan de déplacement vélo et la future ligne de transport en commun en site propre sur le quai haut soit finalisés, ce moratoire étant mis à profit notamment pour réaliser de nouvelles études. Dans le même esprit, certains suggèrent une période d'expérimentation, par exemple en fermant la voie Georges Pompidou du vendredi soir au lundi matin et en multipliant les journées « Paris respire », période d'expérimentation au terme de laquelle le projet de fermeture permanente de la voie sur berge serait réexaminé.

En outre, la commission a bien noté que dans l'étude d'impact, et encore dans la réponse à l'avis de l'autorité environnementale, la ville indique que « les conséquences de la fermeture à la circulation de la voie Georges Pompidou sont déjà appréhendées et analysés lors des épisodes de crue qui interviennent régulièrement », et que ces conséquences n'entraîneraient que des difficultés sinon mineures du moins acceptables et ne se traduisant que par des temps de parcours modérément allongés.

La commission souhaiterait toutefois savoir si les constatations que la ville a pu faire lors du récent épisode de crue corroborent cette assertion qui semble démentie, ou du moins devoir être relativisée, au regard des effets de ladite crue observés de visu et effectivement constatés et chiffrés notamment par la direction de la circulation de la préfecture de police de Paris.

Réponse de la Ville :

La crue de juin 2016, tout à fait exceptionnelle, a entraîné une fermeture de nombreuses voies, bien au-delà de ce qui est prévu dans le cadre du projet des berges rive droite. Ainsi, au plus fort de la crue, c'est non seulement la voie

Georges Pompidou entre Concorde et Mazas qui a été coupée mais aussi tout le linéaire des quais bas entre l'entrée ouest (côté Boulogne) et la sortie est (accès à l'A4, Porte de Bercy). La fermeture du quai de Bercy dans le sens sortant a eu un impact très important, car contrairement à la portion Concorde-Mazas sur laquelle deux voies de circulation parallèle existent, il n'y a pas ce dédoublement sur le quai de Bercy. C'est donc toute la sortie de Paris vers l'est par les quais qui a été complètement fermée à la circulation.

Plus précisément, la seule période liée à la crue de juin 2016 où seul le tronçon concerné par le projet à l'exclusion de tout autre a été fermé a été celle du 31 mai 2016 de 10h40 à 13h40. Le tronçon amont entre le pont du Garigliano et le pont de Bir-Hakeim a été fermé le même jour à 13h40, restreignant fortement les entrées dans Paris. Les tronçons aval de la Voie Georges Pompidou sous le pont National et dans le souterrain de Bercy vers l'A4 ont été fermés dans la nuit du 1^{er} juin.

De plus, cette crue proche des conditions de la crue centennale, a aussi entraîné des arrêts importants dans les transports en commun (en particulier sur la ligne RER C) et qui se sont en plus cumulés avec les grèves.

S'il faut faire une comparaison, les impacts du projet des berges Rive droite sur la circulation s'apparentent davantage à des petits épisodes de crue, tel que celui de février 2013. Celui-ci a montré qu'il n'y avait pas de report de trafic en dehors de Paris et que le réseau parisien absorbait facilement les reports.

Par ailleurs, à noter que le caractère exceptionnel de telles fermetures surprend les conducteurs qui ne peuvent pas anticiper et faire évoluer leur mode de déplacement et leur itinéraire. Les projets durables comme celui des berges rive droite conduisent à des comportements très différents. Enfin, la fermeture pour cause de crue est survenue au début du mois de juin, période traditionnellement la plus chargée en termes de volume de circulation. Le modèle macroscopique est établi sur un mois moyen de circulation (octobre).

Par ailleurs, la commission s'interroge sur ce point, comme sur d'autres (confer infra) sur la pertinence, qui mérite d'être étayée par des données chiffrées, de la comparaison faite avec l'opération de fermeture de la voie express de la rive gauche dont les effets sur la circulation auraient été modérés.
--

Réponse de la Ville :

La voie expresse rive gauche, était une chaussée à sens unique, comprenant deux voies et à échangeurs dénivelés, qui reliait le Pont Royal (aval) au pont de l'Alma (aval). Cet axe a été fermé à la circulation le 28 janvier 2013.

Les études de circulation menées dès 2008 dans le cadre du projet de fermeture des berges en rive gauche ont montré que le temps de parcours de la gare d'Austerlitz au pont de Bir-Hakeim passerait de 23 minutes au maximum (situation 2008) à 30

minutes maximum après l'opération de fermeture (voir tableau détaillé en annexe 3) soit une augmentation maximale de 7 minutes.

Pour vérifier ce chiffre, une étude statistique sur les jours ouvrables des années complètes de 2011 à 2015 a été réalisée sur le même itinéraire. Le tableau ci-dessous synthétise les résultats.

Temps de parcours de la place Valhubert
au pont Bir Hakeim
(jours ouvrés de toute une
année)

Année	HPM	HPS	7-21h
2011	22	20	21
2012	22	20	21
2013	23	21	22
2014	25	25	25
2015	26	25	26

L'année 2013 comprend le mois de janvier sans fermeture de la berge rive gauche. Cette année n'a enregistré qu'une hausse modérée du temps de parcours (1 minute en moyenne).

L'année 2014 a vu un passage à un maximum de 25 minutes soit + 2 minutes par rapport à la base de 2008 et + 3 minutes par rapport à 2012.

L'année 2015 est sensiblement équivalente à 2014 avec cependant un maximum à 26 minutes supérieur de + 3 minutes par rapport à la base d'étude 2008.

L'étude s'est finalement révélée plus pessimiste que la réalité.

Conséquences du projet sur la qualité de l'air et le niveau des émissions sonores :

Les observations ci-dessus rappelées concernant les problèmes de circulation sont le plus souvent accompagnées d'affirmations selon lesquelles, du fait des embouteillages créés, la pollution s'en trouverait aggravée. Ces affirmations renvoient à des études qui feraient état effectivement d'une augmentation de la pollution par les véhicules automobiles circulant à faible vitesse et contraints, du fait des encombrements, de multiplier les arrêts et les redémarrages.

La commission a bien noté que l'étude d'impact conclut en page 340 en indiquant que « globalement, le projet améliorera considérablement le cadre de vie des Parisiens. Il permettra d'améliorer la qualité de l'air... ». La commission a toutefois

noté en page 324 que les effets du projet sur la qualité de l'air ont été étudiés en prenant comme hypothèse la vitesse maximale autorisée et ce sur une bande incluant le seul quai haut et les voies adjacentes. *La commission s'interroge très fortement sur la pertinence de ces hypothèses conduisant à de telles conclusions favorables.* D'une part ces hypothèses ne tiennent compte que de la fraction des véhicules qui, ne pouvant plus emprunter la voie Georges Pompidou, se reportera sur le quai haut sans tenir compte des émissions des véhicules empruntant en amont de la Concorde d'autres itinéraires. D'autre part, alors même que l'étude d'impact conclut au ralentissement de la circulation et à l'allongement du temps de parcours, *le calcul des émissions polluantes en prenant comme hypothèse la vitesse maximale autorisée, soit 50 à l'heure, semble difficilement acceptable et de nature à fausser les résultats favorables annoncés.*

Réponse de la Ville :

Le projet sera globalement favorable du point de vue de la qualité de l'air car il y aura une baisse globale du volume de circulation, liée à l'évaporation du trafic constatée systématiquement lors de la réalisation d'aménagements de voirie qui réduisent la capacité des voies.

Le report principal de circulation sur le quai haut rive droite ne représentera qu'une partie limitée (moins de 25%) du trafic actuel du quai bas et, au global, les flux cumulés quais bas et quais hauts seront en baisse, entraînant également localement un impact positif sur la qualité de l'air comme le volet « air et santé » de l'étude d'impact le démontre.

Depuis 2001, date à laquelle la Ville de Paris a engagé les politiques de rééquilibrage de l'espace public et de lutte contre la pollution, on constate moins 28 % de déplacements en voiture, soit une baisse tendancielle d'environ 2 % à 3 % par an. Cette baisse constante voire en progression du trafic automobile a permis d'envisager des aménagements visant à réduire la place de la voiture qui n'étaient pas possibles avant (et notamment ce projet de piétonisation des berges rive droite aujourd'hui, quelques années après le succès du projet rive gauche).

Comme l'a montré l'étude publiée en juillet 2013 par Airparif (disponible sur le site internet d'Airparif, rubrique « nos publications »), l'impact des aménagements de voirie réalisés à Paris entre 2002 et 2012, en aboutissant à la diminution générale du trafic et à une diminution de la vitesse de circulation, est significatif en matière de qualité de l'air. L'étude a pu démontrer que l'effet de ces aménagements a permis de réduire les émissions de polluants atmosphériques d'environ 10% (-11% pour les oxydes d'azote et -9% pour les particules fines). Mais trop de Parisiens restent encore exposés à des niveaux de pollution très élevés ; c'est pourquoi la Ville de Paris souhaite continuer cette politique de lutte contre la pollution.

Dans ce sens, des observations recueillies renvoyant aux informations du site « AirParif » font état de taux de pollution anormalement élevés pendant la période récente de crue ayant entraîné de nombreux ralentissements et bouchons. *Il serait utile de produire les relevés faits pendant cette période des capteurs situés sur le quai haut ou à proximité.*

Réponse de la Ville :

Comme indiqué, la situation de crue rencontrée en juin 2016 était exceptionnelle et ne reflète pas du tout la situation stabilisée que les études de report ont modélisée. Les relevés de qualité de l'air sur le quai haut ou à proximité à ce moment précis ne sont d'aucune pertinence pour évaluer les impacts du projet.

S'agissant des émissions sonores, il est souvent fait reproche à l'étude d'impact de ne pas tenir compte du surcroît de nuisances provoquées par les ralentissements et embouteillages et très difficilement vécus par les riverains (klaxon des automobilistes et surtout sirènes des véhicules de police et de secours cherchant à se frayer un chemin au milieu des encombrements).

À ceci s'ajoute la crainte - renvoyant souvent à l'expérience de la rive gauche et à « Paris plage » - des nuisances sonores induites par les nouvelles activités envisagées dans le projet (buvettes, restaurants, péniches festives...).

Réponse de la Ville :

Comme le bilan des berges rive gauche et les études Bruitparif l'ont montré, en dépit des reports sur le quai haut, la situation du point de vue des nuisances sonores est globalement meilleure après la mise en œuvre de la piétonisation des quais bas.

Conséquences du projet sur les transports en commun :

D'une part, de nombreuses observations font état de la crainte de voir le projet entraîner une dégradation de la qualité de service des transports en commun. En effet, il est redouté que le report du trafic qui s'effectuera sur le quai haut ne vienne dégrader encore les conditions de circulation des nombreuses lignes de bus empruntant cet itinéraire.

Sur ce point la commission aimerait connaître de manière précise les mesures compensatoires envisagées en page 311 de l'étude d'impact.

Réponse de la Ville :

L'amélioration des conditions de circulation des transports publics de surface est un volet important des actions conduites par les services de la Ville de Paris depuis de nombreuses années, en lien étroit avec le STIF et la RATP.

S'agissant des aménagements bus existants sur les quais hauts, ils sont bien sûr préservés et seront même complétés ponctuellement pour faciliter encore davantage le franchissement de certains carrefours. Les conditions de circulation des bus continueront donc à être préservées et facilitées.

Par ailleurs, dans un périmètre proche des berges, des aménagements qui pourront bénéficier à plusieurs lignes de bus sont également prévus à court terme:

- Place de la Concorde (8e) : cette place est structurante pour la circulation générale dans son secteur et accueille 7 lignes de bus. Des couloirs bus seront tracés notamment aux insertions aux feux tricolores.

- Rue Royale (8e) : afin d'améliorer la circulation des bus dans la rue Royale empruntée par 5 lignes RATP, il est prévu de tracer dans sa partie nord, des couloirs bus de 6,50 mètres ouverts aux vélos et livraisons des deux côtés de la rue, entre la rue Saint Honoré et la place de la Madeleine. Sa partie sud et l'intersection avec la place de la Madeleine seront également aménagées en complément de l'opération d'amélioration de la circulation de la ligne 84 déjà engagée.

D'autre part, si la perspective de l'abandon progressif de l'automobile comme moyen de transport au profit des transports en commun est très généralement acceptée, il est également déploré que le projet de fermeture à la circulation automobile de la voie Georges Pompidou ne soit pas accompagné, voire précédé, par une amélioration significative en qualité, en fréquence et en accessibilité de l'offre de transport en commun. C'est d'ailleurs cette considération qui justifie une demande récurrente de report du projet de fermeture de la voie sur berge étroite dans l'attente d'une telle amélioration de l'offre de transport en commun.

Sur ce point la commission aimerait connaître l'action que la ville entend entreprendre, à court ou moyen terme, en liaison avec les autorités et institutions compétentes, en vue de l'amélioration de ladite offre.

Réponse de la Ville :

La Ville contribue très significativement à la politique de développement de l'offre de transports en commun en Ile-de-France via sa contribution au STIF qui s'élèvera à plus de 381 M€ en 2016. La participation est fixée de façon statutaire et représente 30,38% du total des charges d'exploitation des services de transport franciliens (qui est de 1 255 875 097 € en 2016).

De très nombreux projets, réalisés ou engagés depuis une quinzaine d'années, contribuent à l'amélioration constante de l'offre de transports en Ile-de-France : prolongements de la ligne M14, automatisation de la ligne M1, création et prolongements successifs de la ligne de tramway T3, prolongement de la ligne M11 et du RER E, etc.

Des projets complémentaires sont par ailleurs en réflexion, comme la ligne à haut niveau de service sur la rocade des gares parisiennes ou celle sur les quais haut de la Seine, et participeront de cette amélioration continue de l'offre de TC et du développement d'une mobilité durable.

Enfin, on peut signaler que le STIF et la Ville de Paris ont engagé, il y a quelques semaines, un projet important pour l'offre de transport en commun de surface dans la capitale qui consiste à réorganiser le réseau de bus parisien. Ce réseau, conçu principalement à l'issue de la 2nde guerre mondiale, nécessite en effet d'évoluer pour mieux répondre aux besoins des usagers et de l'évolution des territoires. Cette restructuration vise à développer et renforcer l'offre de bus dans les secteurs qui se sont particulièrement développés, et vise globalement à rendre plus lisible, plus efficace et plus attractive l'offre de bus à Paris. Cette restructuration, dont la phase de concertation avec le public va s'engager à l'automne, a pour objectif d'être mise en œuvre à l'été 2018.

Considérations sur l'usage et les activités de la voie sur berge après sa fermeture à la circulation automobile :

Des observations minoritaires portées sur les registres d'enquête font part de leur satisfaction face à la perspective d'une amélioration de leur qualité de vie grâce à la fermeture de la voie sur berges qui favorisera la promenade et la pratique du sport, permettra de retrouver un lien avec le fleuve et d'améliorer la santé. À ces observations minoritaires s'ajoute dans le même sens une pétition en ligne signée par plus de 1300 personnes et dont le résultat a été annexé au registre d'enquête du 12^e arrondissement.

Cependant, majoritairement les observations portées dans les registres d'enquête ou transmises par courrier mettent en doute l'intérêt de l'aménagement des quais bas projeté. Ces observations font valoir que cet aménagement ne profitera qu'à une

minorité disposant des loisirs pour ce faire, que le quai ne sera véritablement fréquenté que peu de temps dans l'année, à la belle saison ou les dimanches comme c'est déjà le cas aujourd'hui, que c'est donner une priorité aux loisirs et au tourisme au détriment de l'activité économique.

L'étroitesse des espaces effectivement disponibles est rappelée, en particulier là où la dalle de la voie est accolée au mur du quai haut, et dès lors qu'est admis le principe de réversibilité et le maintien permanent d'une voie libre pour la circulation des véhicules de secours. Ceci limite de fait grandement les possibilités d'aménagement. Il est pourtant demandé, notamment par des associations, plus d'espace pour l'aménagement de jardins potagers, de zones de silence ou espaces de respiration, de corridors pour la biodiversité. De même la question des sanitaires considérés comme insuffisamment nombreux est à plusieurs reprises soulevée.

Les interrogations sont également émises sur le coût des aménagements et de leur entretien.

Les questions sont également soulevées quant à la nature et les modes de gestion de l'espace d'activités des quais : types de concessions, places laissées aux associations et aux entreprises d'insertion non commerciales.

De nombreuses interrogations sont exprimées à propos des tunnels : pour quels usages ? Seront-ils fermés la nuit ? Et, le décalage du temps de maturation des différentes occupations de l'espace dans le projet berges, qui intègre les tunnels dans sa définition même, reste mal compris (rappelons que sur les 3,3km du projet, 1,2km est en tunnel). Ce « on verra plus tard » est difficile à comprendre pour les habitants. Apparaissent d'autres interrogations relatives à l'usage probable des berges par des populations marginales : d'une part la crainte des sans-domiciles qui pourraient s'installer dans les tunnels et d'autre part la crainte de la multiplication des bruits issus des activités telles que la musique sur les berges ou dans les péniches stationnées. Certains soulignent, au vu de l'expérience de Paris-plage, les difficultés récurrentes de cohabitation liées au mélange entre les piétons (en particulier les jeunes enfants) et les cyclistes.

Par ailleurs la nature, le nombre, la localisation des activités liées à la Seine et ardemment souhaitées notamment par le comité des armateurs restent à préciser.

La commission d'enquête souhaite avoir des précisions sur les questions suivantes :

- au vu du résultat récent de l'étude de trajectologie, et compte tenu de l'avis d'HAROPA, quelles seront les activités nouvelles liées à la Seine créées (emplacement de bateaux, nombre, type de services offerts, activités de loisirs nautiques, lignes de transport fluvial...)?

Réponse de la Ville :

Concernant les installations sur l'eau, l'étude de trajectographie menée en lien avec Ports de Paris, VNF et la DRIEA ne permet que de délimiter la zone potentielle d'installation au regard des exigences de sécurité de la navigation. L'implantation effective de nouvelles installations flottantes dépend également d'autres contraintes, études techniques ou autorisations que doit gérer Ports de Paris, qui est gestionnaire du plan d'eau : type d'amarrage, raccordement aux réseaux, insertion architecturale par rapport aux ponts et au site en lien avec les ABF...

Entre 2 et 4 emplacements de nouveaux bateaux sont étudiés par Ports de Paris, entre le Pont au Change et le Pont d'Arcole. Les emplacements éventuellement retenus pourraient, au mieux, faire l'objet d'un appel à projets par Ports de Paris en fin d'année 2016.

Le projet de piétonisation tel que soumis à l'enquête publique -et tel qu'il sera le cas échéant soumis à déclaration de projet- n'intègre donc pas d'emplacements sur le plan d'eau qui n'ont aucune validation technique et dont les futurs projets d'occupation, en tant que tels, ne sont pas *a priori* soumis à évaluation environnementale. Ports de Paris reste d'ailleurs libre de ne pas commercialiser les éventuels emplacements (s'ils se finalisaient) au regard de critères de rentabilité financière par rapport aux redevances attendues et aux investissements à faire par le Port.

<p><i>Compte-tenu de l'obligation de réversibilité et de maintien d'une voie de circulation libre en permanence pour la circulation des véhicules de secours, quelle sera la surface effectivement utilisable pour des plantations ou de la pelouse, hors celle déjà existante du square du quai de l'Hôtel de Ville ?</i></p>
--

Réponse de la Ville :

Tout en respectant les critères ayant présidé à l'inscription du site au patrimoine mondial par l'UNESCO, et le caractère essentiellement minéral des berges, le renforcement des différentes strates végétales le long des berges de Seine, corridor écologique majeur inscrit au Schéma Régional de Cohérence Ecologique, revêt un enjeu tout particulier, à l'intérieur du territoire parisien notamment, pour le renforcement de la biodiversité et l'amélioration des milieux favorables aux espèces végétales et animales et à leur déplacement.

En fonds de quai, 3 zones, actuellement peu ou pas végétalisées, feront l'objet d'un renforcement de la strate herbacée par des plantations, sur des surfaces de pleine terre, de massifs de vivaces et de graminées, sur une surface totale de 665 m².

25 arbres fruitiers palissés seront plantés en fond de quai entre le pont Neuf et le pont de Sully. Ils compléteront la strate arborée déjà présente et constituée de grands arbres existants en fonds de quai pour constituer une strate arborée de plus petit développement.

Le mur de fond de quai situé entre le Pont au Change et le Pont Notre-Dame, sur une séquence qui ne peut accueillir d'arbres, d'une surface proche de 400 m², accueillera une gamme variée de plantes grimpantes majoritairement indigènes et favorables à la biodiversité (clématite, chèvrefeuille des bois, gesse des bois, rosier sauvage, kiwis, vigne...) et d'arbustes à baies (ronces, groseilliers, cassissiers...).

Au niveau du square des berges de l'Hôtel de Ville, les espaces seront réaménagés au profit d'une plus grande surface végétalisée.

Là où le square n'offrait jusqu'à présent que 300 m² d'espace plantés (massifs arbustifs essentiellement), il offrira désormais une surface de 700 m² de pelouse complétée par 280 m² d'allées traitées en pavés à joints engazonnés contribuant également à la perméabilité des sols et à la continuité de la strate herbacée.

Des plantes retombantes de type lierre seront également installées en bord à quai le long du square pour améliorer les contacts entre trame verte et trame bleue sur cette zone.

Conséquences du projet sur l'activité économique :

Pour beaucoup, les effets positifs du projet en matière économique semblent limités et marginaux. Les locaux commerciaux, contrairement à la rive gauche, ne permettront que des activités modestes, probablement saisonnières et peu créatrices d'emplois.

En revanche les effets négatifs du projet sur la vie économique sont très souvent invoqués. Les heures perdues et les surcoûts liés au temps passé dans les embouteillages sont déplorés par les organisations professionnelles (Medef, chambre de commerce et d'industrie, chambres des métiers et de l'artisanat, fédération du bâtiment...) Pour leur part les commerçants installés sur les quais haut craignent une fuite de leur clientèle du fait des nuisances provoquées par les embouteillages. Des grandes enseignes (nouvelle Samaritaine, Sephora, Bazar de l'hôtel de ville...) de même redoutent une baisse de fréquentation de leur clientèle face aux difficultés pour y accéder. Ainsi, le Bazar de l'Hôtel-de-Ville, dont la santé financière est donnée comme précaire, a fait état d'une baisse très sensible de son chiffre d'affaires en raison des difficultés de circulation et les encombrements résultants des récentes crues de la Seine.

La commission d'enquête souhaite avoir des précisions sur les questions suivantes :

Quelles mesures sont envisagées pour limiter les effets de la fermeture sur l'usage des véhicules utilitaires en matière de circulation et de stationnement (artisans, livreurs, petits commerçants et certains services médicaux ou autres) et pour permettre un déroulement serein de l'activité sur les quais et leurs abords immédiats? Et quels services sont appelés à gérer ces mesures ?

Réponse de la Ville :

Concernant les effets sur l'activité économique et l'usage des véhicules utilitaires, on peut évoquer plusieurs aspects :

En premier lieu, une majorité des véhicules utilisés par les professionnels concerne le domaine de la logistique et des livraisons. La Ville poursuit depuis de nombreuses années une politique volontariste de création d'espaces de logistique urbaine (ELU) en cœur de ville, qui permettent de réduire considérablement le trafic et les encombrements dus aux livraisons terminales (dites du dernier kilomètre). Les marchandises à livrer sont en effet déposées tôt le matin dans un ELU, et les tournées finales sont organisées depuis cet espace par des petits véhicules électriques ou triporteurs. Un nouvel espace, dans les Halles, a d'ailleurs été proposé aux acteurs intéressés lors de l'appel à projet « Foncier pour la logistique » qui a été lancé début juillet par la Ville. La modification, récemment adoptée par le Conseil de Paris, du Plan Local d'Urbanisme vise notamment à favoriser le développement de ces ELU partout dans Paris.

Plus globalement, un travail étroit est mené depuis quelques années par la Ville en lien avec les professionnels du secteur de la logistique pour permettre cette transition vers une organisation logistique plus vertueuse et durable à Paris. Les orientations et des projets d'actions concrètes sont formalisés au sein d'une charte de la logistique urbaine durable signée en 2013, avec des groupes de travail qui se tiennent régulièrement pour avancer sur différents thèmes de la charte.

La livraison des commerces situés sur les axes sur lesquels les reports de circulation sont les plus importants est opérée soit en stationnant les véhicules sur une aire de livraison, soit en pleine voie. La proposition adressée par la FNTR dans son courrier du 7 juillet au commissaire enquêteur est mise en œuvre, à savoir : une analyse de l'offre en aires de livraison dans les axes à forts reports de circulation, la mise en place d'aires de livraison supplémentaires si nécessaires, voire la mise en place d'espaces logistiques temporaires afin d'accompagner les livreurs pendant la période d'adaptation ; un groupe de travail réunissant la Chambre des Métiers, le GATMARIF (Groupement des Activités de Transports et de Manutention de la Région Ile de France), la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville et

l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) a été mis en place le 29 juin, le travail se poursuivra au mois de septembre.

N'y a-t-il pas un plan de développement économique de la zone centrale de Paris qui donne des orientations permettant d'éviter la transformation du centre en musée et préciserait pour les quais haut et bas leurs rôles dans ce développement ?

Réponse de la Ville :

Un tel plan de développement économique ne relève ni de l'objet de l'enquête publique ni de la procédure relative au projet de piétonisation des berges rive droite.

Dans tous les cas, comme précisé dans l'étude d'impact, le projet a un impact positif sur la vie économique, l'emploi, les équipements et l'espace public. Il concourt à renforcer l'attractivité de la capitale. De nombreux retours d'expériences à travers la France et le monde (New York, Londres, Séoul, Lyon, Bordeaux...) montrent en effet que les projets visant à limiter la circulation automobile et notamment les fermetures d'autoroutes urbaines, n'ont pas d'impact économique négatif. Et à l'inverse, plusieurs études montrent que la qualité du cadre de vie, à laquelle la qualité de l'air et des espaces publics participe fortement, est un facteur essentiel dans le choix d'implantation des entreprises.

Enfin, il faut considérer que ce projet des berges rive droite va permettre de développer de nouveaux usages et générer de nouvelles activités en lien avec la Seine, en premier lieu le tourisme, mais aussi favoriser des projets de transport fluvial de passagers ou encore de nouvelles implantations de sites de logistique fluviale dans Paris. En outre, les activités déjà présentes sur les berges, développées par HAROPA Ports de Paris et qui cohabitent difficilement avec la circulation générale, en seront consolidées.

Pertinence de l'exemplarité alléguée de l'aménagement de la rive gauche de la Seine :

L'appréciation faite par la Ville, et reprise dans quelques observations du public, du caractère réussi de l'opération d'aménagement de la rive gauche de la Seine, tant au niveau limité des gênes à la circulation qu'elle a entraînées qu'au niveau de sa fréquentation et de la qualité des activités proposées, a été à de nombreuses reprises contestée. Il a été ainsi fait valoir que cette comparaison n'était pas pertinente, que

la fréquentation de la rive gauche en dehors des week-ends et des périodes estivales était faible, que la pollution et les embouteillages engendrés étaient sous-estimés, que toute ambition culturelle avait été abandonnée...

Afin d'apprécier les mérites ou les limites de cette comparaison de l'éventuelle fermeture de la voie Georges Pompidou et de son aménagement avec la fermeture et l'aménagement de la voie rapide sur la rive gauche, et à supposer que cette comparaison soit pleinement pertinente, *la commission souhaiterait connaître les chiffres sur lesquels la Ville se fonde pour porter son appréciation quant aux conséquences de ladite fermeture de la voie rapide Rive Gauche sur le trafic automobile, la fréquentation et l'évolution de la pollution, notamment sur le quai haut en précisant les sources vérifiables d'où ces chiffres seront tirés.*

Réponse de la Ville :

Deux évaluations de l'opération, dont le succès ne se dément pas, ont déjà été présentées au Conseil de Paris et ont permis de confirmer un bon bilan en matière de qualité de vie, d'écologie et de circulation : une diminution en moyenne de 15% du dioxyde d'azote (NO₂) sur les berges rive gauche entre 2010 et 2013 (source : Laboratoire d'Hygiène de la Ville de Paris, qui présente une assurance qualité en matière de méthodes éprouvées de mesures), un développement rapide de la biodiversité notamment sur l'archipel de jardins flottants, et des reports de circulation conformes aux prévisions, supportables et maîtrisés (avec une évolution des temps de parcours déjà précisée).

En termes de fréquentation, le bilan est lui aussi très positif puisque pour ne donner qu'un seul chiffre, ce sont aujourd'hui environ 6 millions de visiteurs qui ont pu profiter des nouveaux aménagements et des animations du site rive gauche depuis son ouverture (estimation basée sur les comptages automatiques réalisés au niveau des jardins flottants pour faire respecter la jauge de public).

En outre, le rapport réalisé par Bruitparif concernant l'évaluation de l'impact acoustique lié au réaménagement des voies sur berges rive gauche, publié en mars 2015, présente également des résultats positifs avec, dans le détail :

- Une forte diminution des niveaux de bruit entre 2012 et 2014 au niveau des voies sur berges rive gauche (partie basse) qui ont été fermées à la circulation. Ainsi, les niveaux sonores ont diminué en moyenne de 10 dB(A) au niveau du point situé port de Solférino. La diminution a été constatée de jour comme de nuit, avec néanmoins une diminution plus forte en journée par rapport à la nuit, notamment en ce qui concerne les nuits de week-ends marquées par une fréquentation plus importante des lieux de détente et de loisirs installés sur la partie basse des voies sur berges. Sur ce site, l'indice Harmonica a diminué de 2,3 points en journée et de 1,8

point la nuit, et est passé de la couleur rouge (environnement sonore critique) à orange (situation modérée).

- Une légère diminution des niveaux de bruit entre 2012 et 2014, au niveau des voies sur berges rive droite (partie basse) situées en face de la section rive gauche fermée à la circulation. Ainsi, les niveaux de bruit ont diminué entre -0,5 et -1,8 dB(A) selon les périodes et le type de jour au niveau du point situé port des Champs Elysées. Cette baisse de niveaux a surtout eu lieu en période de journée et est liée à la diminution de la contribution du bruit de la circulation routière en provenance de l'autre rive de la Seine. L'indice Harmonica a ainsi connu une baisse de 0,3 point, liée essentiellement à la diminution de la composante bruit de fond sur la période diurne.

- Au niveau du point fixe situé quai Anatole France, en partie haute des voies sur berge rive gauche fermées à la circulation, il a été observé une légère tendance à la baisse des niveaux de bruit en journée d'environ -0,6 dB(A) et une tendance à la hausse la nuit d'environ 1,2 dB(A). L'indice Harmonica a ainsi varié de -0,2 point en journée et de +0,4 point la nuit sur ce site entre 2012 et 2014. Il est probable que ces variations soient liées d'une part à la baisse de la vitesse moyenne de circulation (et donc d'une tendance à la baisse des niveaux sonores diurnes) et d'autre part à une hausse du volume de trafic la nuit (augmentation des passages isolés de véhicules et donc de la composante événementielle de l'indice Harmonica la nuit).



PREFECTURE DE POLICE

DIRECTION DE L'ORDRE PUBLIC ET DE LA CIRCULATION

FICHE TECHNIQUE

SERVICE CIRCULATION MIS EN PLACE EN RAISON DE LA FERMETURE DES VOIES SUR BERGES ET QUAIS DE SEINE SUITE A LA MONTEE DES EAUX DE LA SEINE

En raison de la montée des eaux de la Seine, depuis le mardi 31 mai 2016, les autorités ont été contraintes d'interdire à la circulation les voies sur Berges et les quais de la Seine.

La fermeture totale des voies sur berges a eu un impact sur la physionomie générale du trafic automobile.

Pour l'occasion, un service était assuré, de 07 heures 30 à 20 heures 00, par des effectifs du Service des Compagnies Centrales de Circulation.

Fermeture totale des Voies sur Berges entre les tunnels des Tuileries et le pont Henri IV inclus :

Cette fermeture a entraîné un report conséquent sur les quais hauts de la rive droite, et en particulier, sur la rive gauche, sur l'axe du boulevard Saint-Germain à Paris. La fermeture de la VGP a occasionné sur cet axe une saturation de trafic routier sur la période de dispersion dès 16 heures et jusqu'à 20 heures.

Données VGP, boulevard St Germain à Paris 5e et le boulevard périphérique suite à la crue : Vitesse moyenne.

Ces vitesses sont calculées uniquement aux heures de pointe du matin et du soir.

		Sem 20	Sem 21		Sem 22	Sem 23		
Bd St-Germain	Matin	19,35	20,32	19,84	18,1	18,53	18,32	-7,66%
	Soir	16,49	21,12	18,81	12,5	10,81	11,66	-38,02%
		Sem 20	Sem 21		Sem 22	Sem 23		
Quais hauts rive droite	Matin	14,08	13,07	13,58	11,61	10,67	11,14	-17,94%
	Soir	8,57	9,28	8,93	6,66	6,71	6,69	-25,10%

		Sem 20	Sem 21		Sem 22	Sem 23		
Bd Périphérique (BPE + BPI)	Matin	33,65	34,57	34,11	29,04	26,13	27,59	-19,13%
	Soir	27,43	38,74	33,09	25,71	27,25	26,48	-19,96%

Il est observé une baisse des vitesses moyennes plus importantes le soir (-38,02%) sur le b. St Germain aux heures de pointe (heures de dispersion) que le matin (-7,66%) (heures d'intégration).

Pour les quais hauts de la rive droite, il est observé une baisse des vitesses moyennes aux heures de pointe et notamment sur la phase dispersion du soir (-25,10%) plus importante que le matin, phase d'intégration (-17,94%).

De même, on constate une baisse des vitesses moyennes le matin comme le soir aux heures d'intégration et de dispersion sur le BP (-19,13% le matin et -19,96% le soir).

Données des kilomètres de congestion suite à la crue : moyenne des kilomètres.

Ces kilomètres de congestion sont calculés uniquement aux heures de pointe du matin et du soir. L'ampleur des congestions (nombre de kilomètres de ralentissements) s'est accrue de 33 à 59% sur l'ensemble de l'agglomération parisienne.

		Sem 20	Sem 21		Sem 22	Sem 23		
KM bouchons aux heures de pointe	Matin	1147	1220	1184	1714	1432	1573	32,91%
	Soir	1067	822	945	1442	1501	1502	58,97%

Au fur et à mesure de l'élévation des eaux, le centre d'information et Commandement Régional Circulation a mis en place un service de circulation comprenant six phases successives de neutralisation des voies sur Berges et quais, seules cinq ont été activées, comme suit :

Le 31 mai : phase 1 : Voie Georges Pompidou entre le quai des Tuileries et la sortie du souterrain Henri IV (3,45m)

Le 1^{er} juin : phase 2 et 3 : fermeture VGP du quai Saint-Exupéry à l'avenue de New-York et la voie d'évitement Valhubert (4m35).

Le 2 juin : phase 4 (4m80) : (à 4 h59) : voie sous le pont National, puis très rapidement la phase 5 (5h25) avec la voie d'évitement Mazas, rive droite, inondée alors même que la hauteur prévisionnelle de 5 mètres 90 pour cette phase n'était pas atteinte. Il était enregistré une hauteur de seine de seulement 4 mètres 80.

Le 2 juin, à 8 heures 17, la circulation du souterrain (inondé) de l'échangeur de Bercy à Paris 12 était neutralisée dans les deux sens, sens A4-Paris Centre et Paris Centre-A4.

Le 3 juin, à 14 heures 30, la rue Robert Etlin (12ème) était également neutralisée. Il s'agit de la bretelle n°1 du complexe Bercy (venant du Bd Poniatowski vers Paris centre).

Entre temps, la bretelle d'accès depuis l'autoroute A4 en direction du périphérique intérieur était également fermée.

Seul l'accès depuis l'autoroute A4 en direction du périphérique extérieur restait ouvert les jours suivants.

Conséquences : Saturation de la circulation quai rive droite et report de celle-ci sur la rive gauche. Secteur de la place Vahubert à Paris 13, place Mazas depuis le pont de Sully, totalement congestionné.

Ralentissements importants sur le périphérique intérieur et extérieur sud et est, ainsi qu'un allongement de la durée de parcours depuis l'autoroute A4 en direction de Paris.

IMPORTANT :

La montée des eaux de la seine a eu un impact sur les services d'ordre, et notamment sur le VE Corée. La gestion de ce service a nécessité l'emploi d'un nombre conséquent de fonctionnaires de police qui ont été détournés de la mission de régulation de la circulation mis en place à l'occasion de la montée des eaux.

Réseau autoroutier Ile-de-France : Hormis les conséquences de la fermeture de l'échangeur Bercy à Paris 12ème, le réseau autoroutier Ile-de-France n'a pas été fortement impacté par la montée des eaux de la Seine ou de la Marne.

Fermetures des axes pour inondation :

RN 118, sens Paris-Provence : sortie Orsay : Pk 11,290 et voie de droite neutralisée au PK 2,5 et 2,9.