



Imaginer

les

BERGES DE SEINE DEMAIN



Dossier
de presse
Jeudi 27 janvier

Point d'étape du
projet d'aménagement
des berges de Seine

UNE CONCERTATION INNOVANTE ET A GRANDE ECHELLE

En application du code de l'Urbanisme, cette concertation a permis d'associer à l'élaboration du projet toutes les personnes concernées, à l'échelle métropolitaine, selon un dispositif allant au-delà des pratiques habituelles (affichage, réunion publique, exposition, registres).

Plusieurs **innovations** ont été introduites dans ce processus : le périmètre géographique a été étendu à l'ensemble des collectivités riveraines de la Seine et jouxtant Paris, des forums sur Internet ont été créés, les acteurs de la vie démocratique locale et les acteurs économiques ont été associés...

- Au moins **une réunion publique de concertation a eu lieu dans tous les arrondissements** parisiens. Présidées par l'un des adjoints concernés - Anne Hidalgo, Annick Lepetit, Anne Le Strat et Pierre Mansat – elles ont rassemblé près de **1700 personnes**.
- Une **réunion spécifique de concertation à destination des associations parisiennes** a été conduite par Anne Hidalgo et Hamou Bouakkaz.
- Une **exposition s'est tenue au Pavillon de l'Arsenal, sur le site de Paris Plage et dans chacun des arrondissements parisiens**. Au final, trente registres mis à disposition du public ont été complétés.
- Le **site internet de la Ville** a présenté dès le mois de juillet les orientations du projet. Et début octobre, un site dédié a été mis en place : plus de 22 000 visites ont été comptabilisées au 1^{er} décembre 2010, dont 9 179 sur le Forum3D. Les internautes y ont formulé 454 contributions en envoyant des commentaires et suggestions sur les **forums thématiques** organisés selon quatre zones géographiques : Pont de l'Alma, Concorde, Port des Célestins, Port de Solférino ou en accédant à un **espace virtuel en trois dimensions** (« Créez vos berges de Seine »).
- Des **ateliers thématiques** sur les trois principaux axes du projet - **déplacements, nature, animations/activités** ont été ouverts aux Franciliens.
- Des **ateliers dédiés aux enfants** ont été organisés le cadre des Centres de Loisirs des écoles primaires durant les vacances de la Toussaint. Pilotés par le pavillon de l'Arsenal, animés par des architectes et plasticiens, ces ateliers ont permis de recueillir les propositions de 300 petits Parisiens, sous la forme de dessins et de maquettes.
- Les **acteurs institutionnels concernés ont été saisis** : la Préfecture de Paris, la Préfecture de Police, Ports de Paris, Voies Navigables de France, le STIF, la SNCF, la RATP, la Chambre de Commerce et d'Industrie Paris-Île-de-France, l'Etablissement Public du Musée d'Orsay, l'Etablissement Public du Musée du Louvre, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie.
- Les **collectivités voisines ont été consultées** : Ivry, communauté de communes de Charenton-le-Pont Saint Maurice, communauté d'agglomération "Grand Paris Seine Ouest", départements des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne, région Ile-de-France ainsi que le syndicat mixte « Paris Métropole » et des associations des maires des Hauts-de-Seine.
- Une **réunion publique de concertation métropolitaine** présidée par Bertrand Delanoë s'est tenue le 30 novembre dernier à Docks en Seine, en présence de nombreux élus de la métropole, au premier rang desquels Jacques JP Martin, président de Paris Métropole.

Au total et tous supports confondus (registres, forums, fiches de contribution, prises de parole en réunion), ce sont près de **2300 contributions différentes** qui ont enrichi la concertation et **plus de 3200 avis qui ont été formulés pour élaborer le bilan de la concertation**, qui reflète l'expression des contributeurs et permet d'alimenter la réflexion pour élaborer et faire vivre ce projet.

UNE DEMANDE D'USAGES VARIES QUI A NOURRI LA CONCERTATION

Lu et entendu lors de la concertation :

« Un parcours santé au bord de l'eau avec ateliers sportifs tous les 100m » - « Des thés dansant pour tous et pour les personnes du 3^{ème} âge » - « Un parcours environnemental pour sensibiliser les enfants à la nature et à la biodiversité » - « Une bibliothèque, librairie, marchand de journaux et de musique. » - « Des bureaux "de passage" pour venir travailler quelques heures au calme au bord de l'eau » - « Des guinguettes, des bars populaires » - « des expos d'artistes, des conférences d'écrivains, des terrasses de café-débat-slam-poésie »

Au premier rang des attentes, la promenade, les loisirs, le sport et la détente tout au long du fleuve. Ce lieu, reconquis sur l'automobile, doit conserver des espaces libres de toute programmation et dont l'usage puisse être adapté avec souplesse selon les saisons, les jours ou les conditions météo.

Les demandes variées d'activités traduisent une **exigence de diversité pour satisfaire le plus grand nombre** : mise en valeur du paysage et de la nature, développement économique, renforcement de la fonction du fleuve de transport des personnes et des marchandises, lieux de fête et vie nocturne...

La **dimension intergénérationnelle**, souvent évoquée, doit être prise en considération tant pour les activités de loisirs que sportives.

La **dimension culturelle** semble particulièrement importante dans ce site bordé de nombreux lieux emblématiques de la richesse de la culture française. Les berges sont perçues comme un **itinéraire permettant d'accéder aux musées qui bordent la Seine** mais aussi comme un espace public propice à des **expositions de plein air, à la pratique des arts de la rue ou à des spectacles** plus organisés de théâtre, musique, danse, cirque ou cinéma. Les contributions montrent un accueil enthousiaste à l'idée d'un site permettant de disposer d'une scène sur l'eau.

Les **activités économiques** ont leur place dans le projet. Si les usagers souhaitent des cafés ou des librairies spécialisées, les contributions mettent en évidence une demande de **limitation des animations mercantiles**. Pour autant, les retombées économiques du projet, liées notamment aux emplois créés dans les domaines culturel, sportif et touristique sont soulignées.

L'idée d'un **marché alimentaire acheminé par la voie d'eau** a trouvé des échos, même si la faisabilité d'une telle chaîne logistique doit faire l'objet d'études complémentaires. Les participants citent également l'opportunité que présentent ces espaces, rive gauche, pour y tenir des manifestations économiques comme des foires thématiques, forum d'information...

Les échanges confortent la volonté partagée de profiter de ces aménagements pour **développer la logistique fluviale de livraisons de marchandises**. Une partie du port du Gros Caillou ou le port d'Austerlitz ou le port de Bercy, pourraient permettre d'installer ce type d'activités en recherchant une véritable mixité d'usages. Des participants ont évoqué la possibilité de disposer de lieux tout équipés pour venir travailler quelques heures ou organiser une réunion au cœur de la ville.

La **mise en valeur du paysage** des bords de Seine, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, a aussi souvent été citée. Les contributeurs suggèrent de **protéger et de renforcer la biodiversité, la richesse de la faune et de la flore** de ce site exceptionnel. Ils insistent sur les liaisons piétonnes avec les espaces verts du 7^{ème} arrondissement, l'esplanade des Invalides, le jardin du musée des Arts Premiers et le Champ de Mars.

Pouvoir se rapprocher du fleuve, être en contact direct avec l'eau et profiter d'un renforcement du végétal figurent parmi les principales suggestions. Les images d'« archipel » ont fait l'objet de très nombreuses contributions favorables. Enfin, des suggestions sont émises sur le développement d'animations pédagogiques en lien avec le fleuve. Le développement de la pêche fait notamment l'objet de contributions enthousiastes, la meilleure qualité de l'eau permettant à de nombreuses espèces de poissons de repeupler le fleuve.

L'esprit du projet sera adapté au contexte exceptionnel de la Seine, **site qui sera révélé par de nouveaux usages bien plus que par des travaux lourds qui figeraient l'espace**. La **réversibilité en termes d'équipements et d'usages** permet de ne pas figer le site et d'évoluer en fonction des besoins, des saisons et de la temporalité. Cette option règle la question des crues et des inondations, les installations étant démontables ou submersibles.

Le projet est l'occasion de poursuivre la **continuité pour les vélos et piétons**, tant en sa partie centrale qu'avec les arrondissements périphériques. Cette continuité s'exprimera également par le **type de mobiliers, la signalétique, l'éclairage, les fontaines à eau ou les équipements de confort** comme les sanisettes. Elle se matérialisera par un **parcours sportif**, de type parcours de santé, avec des équipements sportifs en libre service.

La **saisonnalité des activités mérite une attention particulière**, et à ce titre, les propositions d'installation d'une piscine dans le 15^e l'été, d'une patinoire dans le 7^e l'hiver, activités populaires et largement ouvertes à tous les publics, trouvent leur place dans le projet.

Les objets emblématiques comme l'embarquement ou les objets flottants s'inscriront évidemment dans le respect des réglementations en vigueur. Ainsi, vis-à-vis des risques d'inondation, ces installations seront démontables en cas de crue de la Seine, ou conçues de telle sorte à ne pas entraver le bon écoulement du fleuve.

Sur la rive gauche tout comme sur la rive droite, de nouveaux emplacements pour des bateaux et des barges seront donc créés pour les différents pôles. Un appel à projet pourrait être défini par le Port autonome, propriétaire du domaine, en lien avec la Ville.

Au sein de cette continuité, il paraît naturel d'articuler les suggestions recueillies à la concertation sous forme de pôles thématiques :

« **Mode** » **autour de Dock-en-Seine** : le projet de cité de la mode et du design est relancé par son maître d'ouvrage, la Caisse des Dépôts, et le port mettra en œuvre l'aménagement de l'espace public.

« **Culture et événements** » **au port de Solférino** : en aval de la passerelle Solférino ou Leopold Sedar Senghor un site pour des événements culturels ou à vocation économique sera implanté.

Un lieu de rencontre, de culture et de festivités sera implanté au niveau du pont Alexandre III. Sur l'amont du pont, des guinguettes et restaurants pourraient s'implanter en face, sur le quai, d'un espace pour les enfants, qui pourra évoluer en fonction des saisons. Sous le pont et sur l'aval, viendraient s'implanter des activités culturelles et festives, avec une capacité d'animation jour et nuit.

Le port du Gros Caillou recevrait sur sa partie amont un espace ludique et sportif, avec des équipements évolutifs comme par exemple un espace de glisse, une patinoire l'hiver... Ce vaste espace pourrait même accueillir des manifestations couvertes, comme des démonstrations ou des compétitions. **Sur l'aval**, le port du Gros Caillou **accueillerait un pôle « nature »** : les objets flottants feront l'objet de réflexions avec les ABF. Le Port sera mis en relation avec le jardin du musée des Arts Premiers qui se situe à proximité sur le quai haut.

DES AMENAGEMENTS SUPPLEMENTAIRES DANS LES 12^e, 13^e et 15^e ARRONDISSEMENTS

L'étendue du projet a fait l'objet de très nombreuses contributions dans le sens d'un élargissement des aménagements, mettant en évidence des suggestions pertinentes et convergentes concernant les 12^{ème}, 13^{ème} et 15^{ème} arrondissements.

Des aménagements seront engagés dans ces arrondissements au titre de la politique globale de valorisation et d'amélioration de l'espace public. Des études seront engagées autour de nouvelles interventions qui contribueront à la continuité des parcours piétons et cyclables, à faciliter les accès au fleuve, à valoriser les berges et à travailler à la continuité écologique, sur tout le linéaire de la Seine.

Dans le **4^{ème} arrondissement**, une **liaison pour les piétons entre le quai et la promenade depuis le port de l'Hôtel de Ville et le bassin de l'Arsenal** sera réalisé. Une liaison au dessus de l'écluse pour relier les 4^{ème} et 12^{ème} arrondissement devra être étudiée. Le réaménagement d'un local de la Ville sur l'extrémité du port Henri IV sera mise à l'étude, en lien avec les ABF et Port de Paris.

Dans le **12^{ème} arrondissement**, une réflexion va être engagée avec Ports de Paris sur **l'évolution du port de Bercy** en y examinant une diversification des usages. La réalisation d'une **liaison sous forme de ponton ou d'encorbellement entre le port de la Rapée et le bassin de l'Arsenal** sera mis à l'étude.

Dans le **13^{ème} arrondissement**, il faudra **travailler sur une véritable liaison vers le cœur de Paris**, depuis le port d'Austerlitz et le pavillon des douanes, en passant par Docks en Seine dont les abords seront aménagés, et jusqu'au passage sous la place Valhubert vers le jardin Tino Rossi dans le 5^{ème}. Sur ce territoire également, les **échanges avec Ports de Paris seront renforcés pour favoriser les usages mixtes et l'accès aux habitants de ses ports, port d'Austerlitz**, dont les travaux ont débuté et seront livrés en 2012, **port National**, en cours d'étude avec la SEMAPA.

Pour le **15^{ème} arrondissement**, un **réaménagement de l'allée aux Cygnes** doit être mené, et fera l'objet d'une concertation spécifique avec les riverains et les conseils de quartier qui se sont déjà investis sur ce sujet. Un programme visant à la remise en état du site et à sa valorisation sera ainsi élaboré. La **continuité des circulations piétons et vélos depuis la tour Eiffel jusqu'à l'île St Germain** devra être étudiée en lien avec Ports de Paris, avec le plus grand soin. **Une piscine au niveau du Parc André Citroën sera également réalisée.**

UN PROJET UNIQUE POUR UN ESPACE UNIQUE

Lu et entendu lors de la concertation :

« Les risques d'inondation ont-ils été pris en compte ? » - « Soyons réalistes ; il fait beau à Paris moins de 3 mois par an. » - « Redonner à Paris ces balades en bords de Seine, quel que soit le temps et les saisons. » - « Éviter un projet factice qui nuirait au caractère patrimonial de la Seine et à son intérêt esthétique. »

La concertation a souligné la nécessité de porter une **attention particulière sur les questions de fonctionnement du site et sur sa gestion** (propreté, sécurité, éclairage, toilettes, fontaines à eau, stations vélib'...). Les contributions ont également insisté sur la **nécessité d'une programmation souple, adaptée selon les saisons ou les grands évènements de Paris.**

Il faut donc **inventer un mode opératoire qui articule ces éléments indispensables avec une réelle capacité de souplesse et de liberté**, autant pour la nature que la culture et les sports, sans oublier l'éphémère, l'activité économique, l'éclairage, la signalétique....

Une « **mission Seine** » sera rapidement mise en place auprès de la Secrétaire générale. Sa mission consistera à **installer des éléments scéniques dont la réalisation est déjà engagée et qui ont vocation à accueillir des évènements, expositions, spectacles** ... Il s'agit de l'emmarchement quai de solferino, de l'archipel au port du gros caillou et de plateaux techniques au sol ou sur des barges, installés sur différents sites de cet espace de plus de 4.5 hectares. Il s'agira également de prévoir tous les services nécessaires à un lieu de forte fréquentation : des sanisettes, des fontaines à eau, de l'éclairage, des stations vélib mais aussi de gérer la propreté, la sécurité, etc.

En dialogue avec cette mission, et suite à une consultation publique, **une équipe sera mise en place pour imaginer, réaliser, animer et gérer ce nouvel espace public.** Cette équipe sera **pluridisciplinaire** (paysagistes, architectes, acteurs sportifs, directeur artistique, scénographe urbain, régisseur, producteur, gestionnaire...). Elle devra **programmer et produire les évènements qui doivent jaloner une année au rythme des 4 saisons, des jours (le week-end et la semaine) et des horaires (le jour, la soirée, la nuit).** Cette programmation intégrera les trois thèmes : **nature, sport et culture.** Elle devra **jouer avec le fleuve**, l'eau qui est le premier élément du paysage et de la nature dans ce site. Elle devra également rechercher les partenaires nécessaires pour l'activité économique de ce site.

Ces quais doivent être le **révélateur de la métropole** au sens le plus large possible. La programmation d'actions culturelles et sportives convergeant après un parcours francilien, sur les berges de Seine, pourra **véhiculer influences et créations** dans Paris et « vers » Paris. De même, des objets mobiles partagés, lors d'animations organisées sur la Seine dans l'Île de France pourront être imaginés.

De même, des objets mobiles faisant partie d'une animation sur la Seine sur l'Île-de-France, qui s'inscrivent dans le partage pourront être imaginés.

Cette programmation devra permettre aussi des **espaces de liberté, des activités alternatives ou émergentes.**

L'équipe aura ainsi la charge de **créer un espace public en mouvement, sans cesse renouvelé et donc de travailler la réversibilité, l'éphémère, l'adaptable**, y compris en montrant des éléments en train de se faire : le contraire dans son déroulé et sa perception d'un projet d'aménagement clé en mains.

Lu et entendu lors de la concertation :

« Il faut augmenter l'offre de transport en commun pour inciter les automobilistes accros à utiliser d'autres moyens de transport. » - « Faire du vélo un vrai mode de déplacement, et non pas seulement un loisir » - « C'est l'occasion de développer une logistique fluviale innovante pour les marchandises et cela fera aussi moins de camions dans les rues. »

Le projet de reconquête des berges est **avant tout un projet d'aménagement et d'embellissement** de l'espace public. Pour autant, la **modification des conditions de circulation sur ces axes bordant la Seine a suscité des interrogations**. Lors des réunions publiques, les services de la direction de la voirie et des déplacements (DVD) de la Ville ont détaillé le travail entrepris, en termes de méthode, de résultats et de solutions examinées, en soulignant l'association des partenaires institutionnels concernés et des collectivités riveraines. Ainsi, le projet a fait l'objet d'un examen précis des conditions de circulation et de déplacements des usagers sur un axe est-ouest.

Les hypothèses de ces études sont fondées sur une diminution **tendancielle de l'usage de l'automobile dans Paris avec, ces 10 dernières années, une baisse de 24% de la circulation automobile** accompagnée d'une **baisse du taux de motorisation des ménages, passant de 60% à 42% sur les 15 dernières années**.

En complément des éléments présentés lors de la concertation préalable, une étude détaillée sera soumise à la consultation du public au moment de l'enquête publique. Elle tiendra compte des contributions techniques des services de l'Etat (Préfecture de Police et Préfecture de Région) et comportera des éléments d'appréciation précis relatifs à la circulation, aux niveaux de pollution et de bruit, avant et après la mise en place du projet.

Des réponses précises aux interrogations sur la circulation automobile

Le projet a fait l'objet d'études approfondies validées par les services de l'Etat quant à leur méthode et à leurs résultats, sur la circulation, tant en simulations à l'échelle de la métropole qu'au niveau des carrefours.

Ces études montrent que les reports de trafic se répartissent sur l'ensemble du réseau parisien avec une augmentation de l'ordre de 5 à 10% par rapport au trafic que supportent les voiries, en dehors de points spécifiques identifiés : + 150 véhicules par heure sur le boulevard périphérique dont la capacité est de 5000 véhicules par heure ; + 50 à 100 véhicules par heure sur les boulevards ou les grandes avenues, qui peuvent en supporter 2000 à 3000. Ces reports sont donc parfaitement absorbables par ces axes.

Rive Droite

La transformation de l'actuelle voie rive droite dite « Georges Pompidou » en boulevard urbain à deux voies avec 5 feux entraînera des conséquences peu importantes.

Les reports s'exprimeront principalement sur le périphérique sud, puis nord, puis sur les boulevards (Saint Germain notamment) mais de manière marginale (+10% sur le périphérique sud et +5% sur le boulevard Saint Germain). Cette requalification n'engendrera pas de congestion notable : sur la voie sur berge, la vitesse moyenne passerait à l'heure de pointe de 32 km/h à 29 km/h, soit un temps de parcours de 17 minutes au lieu de 15 du pont Bir-Hakeim à l'Arsenal. Sur le périphérique, il n'y a pas d'augmentation notable de la congestion.

Pendant les heures creuses, l'effet de cette requalification entraînera une baisse de la vitesse moyenne de 50 km/h à 40 km/h, occasionnant moins de bruit et moins de pollution.

Globalement, les feux permettront une régulation du flux, améliorant la sécurité, notamment dans les tunnels (Tuileries, voie Mazas), grâce à un contrôle centralisé au PC Berlier.

Rive Gauche

La rive gauche connaît un trafic local et ne supporte presque pas de transit, en raison du goulet d'étranglement à une file dans le 13^e, des 66 feux sur l'ensemble du linéaire et du goulet d'étranglement vers l'ouest au carrefour du pont Bir Hakeim et demie également. Le trafic supporté par le quai bas entre le pont Royal et le pont de l'Alma est de 2000 véhicules par heure à l'heure de pointe, ce qui correspond à l'équivalent d'une file sur les deux.

Le report de trafic occasionné par la fermeture du quai bas s'effectuera sur le quai haut à hauteur de la moitié de ce flux, soit 1000 véhicules par heure, l'autre moitié se dispersant sur d'autres itinéraires (boulevard périphérique, grandes avenues rive gauche, rive droite) sans conséquences préjudiciables sur ces itinéraires.

Le quai haut, large et pouvant globalement supporter ce surcroît de trafic, présente toutefois un goulet d'étranglement à deux files au niveau du quai Anatole France, à l'arrivée du pont de la Concorde. Cette intersection complexe avec le pont de la Concorde et le boulevard Saint Germain occasionne un risque de remontée de file jusqu'au pont Royal. En effet, les deux files offrent une capacité de 1600 véhicules par heure et la circulation se reportant du quai bas (1100 véhicules), additionnée à celle déjà présente sur le quai haut (1000 véhicules, soit 2100 véhicules au total), excéderaient cette capacité.

Afin d'éviter ce risque, une troisième file sera créée sur le quai Anatole France à l'arrivée du pont de la Concorde. La largeur du quai haut permet de créer cette troisième file sur une centaine de mètres en étrécissant légèrement le couloir de bus. Cette troisième file au débouché sur le carrefour permettra d'offrir un surcroît de capacité de 1000 véhicules par heure, et élargira la capacité du quai haut à 2400 véhicules par heure ce qui suffira à écouler la demande de 2100 véhicules par heure.

Une offre de transports en commun en constante augmentation depuis 10 ans

Le projet d'aménagement des berges s'inscrit dans un contexte d'amélioration des transports collectifs depuis 10 ans. Entre 2001 et 2009, l'offre de métro a augmenté de 12%. Toutes les lignes ont été renforcées en flanc de pointe et aux heures creuses, notamment le soir et le week-end. Elles ont été prolongées d'une heure les vendredi et samedi soirs, soit jusqu'à 2h15, avec une fréquence de 10 mn.

Certaines lignes très chargées ont été renforcées à l'heure de pointe, comme la ligne 13 dont la fréquence a été augmentée à un métro toutes les 95 secondes. C'est également le cas du RER A avec un train toutes les 3 minutes.

L'offre de bus dans Paris a aussi été considérablement renforcée avec 21% en kilomètres de bus supplémentaires entre 2001 et 2009 (+13% de 2006 à 2009). Toutes les lignes parisiennes sont concernées. Aujourd'hui, les lignes importantes affichent une fréquence d'un bus toutes les 5 minutes environ à l'heure de pointe, et la presque totalité des lignes a une fréquence en desous des 10 minutes.

Le renforcements des réseaux à court terme

Sans attendre la construction des grandes infrastructures actuellement en débat public, comme Arc Express, le prolongement du RER E « Eole » à l'ouest ou le prolongement de la ligne 14, des améliorations sont prévues dans les prochaines années.

Selon les études menées par la Ville, le report sur les transports collectifs du fait des aménagements sur les berges pourra concerner entre 1000 et 1500 voyageurs par heure, principalement sur les itinéraires est-ouest.

Renforcement du réseau ferré entre 2011 et 2013

- Automatisation de la ligne 1 du métro : avec des matériels plus spacieux et une fréquence passant de 105 à 85 secondes, le gain en capacité à l'heure de pointe sera de l'ordre de 30% soit environ 7000 voyageurs par heure. Cette automatisation permettra en outre d'adapter l'offre à la fréquentation réelle en augmentation de la fréquence en heure creuse et un fort gain en régularité.
- Déploiement progressif de rames à 2 niveaux sur le RER A : en 2013, 60% des rames du RER A seront à 2 niveaux au lieu de 25% aujourd'hui, soit un gain de capacité de l'ordre de 15%, c'est-à-dire environ 50 000 voyageurs par jour, soit plus de 6000 voyageurs par heure. A l'horizon 2016, ce gain sera doublé soit une capacité de 12 000 voyageurs supplémentaires par heure.
- Prolongement du tramway T3, qui permettra fin 2012 de contourner Paris par le sud.

Ces améliorations permettront d'augmenter très largement l'offre, de l'ordre de 15 000 voyageurs supplémentaires par heure sur l'axe est-ouest, à comparer à la demande potentielle qui pourrait naître suite à l'aménagement des berges (1000 à 1500 voyageurs par heure).

A moyen terme (2017), le réseau est-ouest sera également renforcé par le prolongement du tramway T3, qui permettra de contourner Paris par le nord.

Enfin, sur les trajets reliant le centre de Paris au sud des Hauts de Seine et au centre des Yvelines, et à l'est au Val-de-Marne et l'Essonne, le RER C dispose de larges réserves de capacité. Dans le cadre du schéma directeur du RER C adopté par le STIF, différentes mesures sont prévues pour rendre cette ligne plus attractive : augmentation de la vitesse de 30 à 60 km/h entre Invalides et Pont du Garigliano à échéance 2012 ; doublement de la fréquence dans le Val-de-Marne pour la desserte des gares d'Ivry et de Vitry dès 2011 ; amélioration de la fiabilité et de la vitesse dans l'Essonne avec la mise en œuvre du schéma de principe du RER C.

Les gares du RER C dans Paris n'ont pas été rénovées depuis plusieurs dizaines d'années, et ne desservent pas ou mal le quai bas. Un travail partenarial sera engagé entre la Ville de Paris et SNCF-Transilien pour améliorer l'aspect et l'insertion urbaine de ces stations et pour les ouvrir sur les berges. Cela sera également l'occasion d'améliorer la signalétique sur cette ligne très fréquentée par les touristes.

Réseau de bus

Le projet d'aménagement des berges doit être l'occasion d'améliorer la circulation des bus sur les quais.

Les études de circulation ont montré que le seul problème potentiel pour les bus résidait dans la difficulté du quai Anatole France (cf. point sur la circulation). La solution présentée par la Ville, consistant à ouvrir une troisième file sur le quai en amont du pont de la Concorde, tout en conservant le couloir de bus, répond à cette préoccupation.

Au-delà, le projet pourra s'accompagner d'opérations garantissant l'amélioration de l'exploitation des bus, et notamment la reconfiguration de carrefours et quelques allongements ou création de couloirs visant à garantir la fluidité de leur circulation. L'emplacement des arrêts de bus sera adapté en fonction des nouveaux équipements à desservir.

Le STIF et la Ville de Paris projettent une restructuration importante du réseau de bus pour l'adapter à la réalité de la ville du XXI^{ème} siècle, et de ses pôles générateurs de trafic : il sera tenu du compte du projet des berges pour cette restructuration du réseau.

Transport fluvial

La reconquête des berges permet de rendre accessible le fleuve en de nouveaux sites, et par voie de conséquence, peut permettre la création de nouvelles escales de transport fluvial. Cette réhabilitation de la fonction de transport des personnes, mais aussi des marchandises, du fleuve est souvent évoquée par les participants au débat. Dans le cadre de la concertation, et plus largement du fait de la volonté de se tourner vers le fleuve et de le redécouvrir de nombreux avis ont porté sur le développement d'un transport de passagers sur la Seine.

Deux lignes de transport fluvial existent actuellement : la ligne Vogüé dans l'est parisien, mise en place par le STIF, et la ligne Batobus, non gérée par le STIF et d'initiative privée, qui dessert le centre de Paris, et notamment les sites du projet Berges aux escales Hôtel de Ville (rive droite) et Musée d'Orsay (rive gauche).

Le projet d'aménagement des berges, et le gain en attractivité qui est attendu sur les berges, constitue une opportunité extrêmement importante pour créer un vrai réseau fluvial desservant la totalité du bief de Paris (Vitry – Maisons-Alfort / Suresnes). Une réflexion sur l'évolution du positionnement des escales sera engagée avec Ports de Paris au fur et à mesure de l'avancée du projet sur les berges. Plus généralement, la Ville de Paris souhaite l'émergence d'un réseau de lignes permettant de relier le centre de Paris aux Hauts de Seine et au Val de Marne par la voie fluviale, avec une tarification adaptée aux différents types d'usagers (touristes, voyageurs pendulaires, ...).

Les vélos : une augmentation considérable de l'offre et une densification des itinéraires

La pratique du vélo a très nettement augmenté ces dernières années, notamment grâce à Velib', qui permet d'assurer plus de 25 millions de déplacements par an. Le vélo sera un mode privilégié par le projet berges, tant pour les déplacements de la vie quotidienne que pour l'accès aux nouveaux pôles d'attraction, grâce à une facilitation accrue du cheminement le long de la Seine, et à la prise en compte du vélo dans toutes les étapes du projet : mobilier d'accrochage, implantation des stations Velib' (6 stations Velib' sont déjà implantées à moins de 200m de la berge rive gauche)...

Plus de 400 km d'itinéraires cyclables ont été créés à Paris ces dix dernières années, et de nombreux itinéraires permettent de rejoindre la Seine ou de la longer. La « piste Seine » permet déjà un cheminement sur les quais hauts, de chaque côté de la Seine. Dans le cadre du plan vélo adopté par le Conseil de Paris en juin 2010, il est prévu d'aménager les deux sections manquantes (rive droite entre place du Châtelet et Hôtel de Ville ; rive gauche entre le pont de la Concorde et le pont Alexandre III) afin d'offrir aux cyclistes des itinéraires continus sur les quais hauts depuis les communes voisines.

Le réaménagement des berges complétera cette desserte par un itinéraire sur le quai bas rive gauche.

Par ailleurs, du stationnement vélo sera prévu à proximité des berges réaménagées (rives droite et gauche) pour faciliter en l'accès à vélo.

Enfin, à l'horizon 2014, sont également prévus : la création d'un itinéraire cyclable accompagné d'une signalétique spécifique reliant la Seine aux bois de Boulogne et de Vincennes, menée en cohérence avec le projet des berges, incluant l'aménagement du quai de la Rapée et du quai des Tuileries ; la création et le renforcement de nombreux itinéraires menant à la Seine, incluant notamment un itinéraire continu Nord / Sud ; l'aménagement de ponts (Mirabeau, Léna, Carrousel, Arcole, Marie, rue de la Cité entre le pont Notre Dame et le Petit Pont) ou encore du boulevard Diderot, après ceux déjà réalisés de la rue Monge, de la rue de Rome et du boulevard Malesherbes.

UN PROJET METROPOLITAIN

La Seine est un élément structurant de notre métropole dans ses différentes fonctions : **écologique, économique, touristique, paysagère et patrimoniale**. Elle est également un **axe de transport important et un support de renouvellement urbain sur ses berges**. Le projet d'aménagement des berges s'inscrit dans une approche et une dynamique métropolitaine : c'est pourquoi la Ville de Paris a voulu une concertation métropolitaine, plus large que celle prévue par le code de l'urbanisme.

De plus, dès le mois de mai dernier, Bertrand Delanoë a souhaité faire ce projet **l'initiative parisienne présentée dans le cadre de l'Appel à initiative de Paris Métropole**. Le projet fait donc l'objet d'échanges entre les 174 collectivités membres de Paris Métropole.

La consultation des collectivités franciliennes a donné lieu à un travail intense avec, comme premier objectif, de partager les informations et d'engager un échange sur les objectifs. Après une série de rencontres politiques et techniques, **11 collectivités et associations de collectivités ont été officiellement saisies et une réunion publique métropolitaine a été organisée le 30 novembre dernier**, au terme de la période de concertation. La qualité de cette démarche, son caractère novateur et son ampleur a été soulignée par tous. Ainsi, Jacques Gautier (maire de Garches, président de l'association des maires des Hauts de Seine) a salué la « *volonté de nous informer et même de nous voir réagir en amont de vos décisions* » et Vincent Eblé (président du Conseil général du Val de Marne) souligne une « *démarche révélatrice d'une évolution remarquable des relations entre Paris et les autres collectivités* ».

Cette concertation a permis d'aborder les enjeux de mobilité au sein de la métropole et d'entreprendre une réflexion commune. Les avis reçus ont unanimement insisté sur les **opportunités offertes par le projet en terme d'activités, d'usages et de modes de déplacement nouveaux à tous les habitants de la métropole**. Par exemple, le département de Seine-et-Marne y voit une opportunité pour fréquenter de nouveaux espaces de promenade, de pratiques culturelles, sportives ou de détente, mais également une occasion de poursuivre les réflexions autour de la création d'un transport en commun sur l'A4, ou sur le fret urbain.

Certaines collectivités ont exprimé leur préoccupation vis-à-vis de **l'impact sur le trafic routier**. Ainsi le département des Hauts-de-Seine a ainsi rendu un avis défavorable, regrettant que les études d'impact en terme de circulation n'aient pas été poussées jusqu'en 2020, pour prendre en compte le projet de celui de la transformation de la VRGS en 2 fois 2 voies et de la réalisation de différentes ZAC dans les communes riveraines. **Les services de la Ville de Paris ont donc transmis toutes les données et prêteront bien entendu leur concours pour réaliser ces études spécifiques** afin de prendre en compte les projets des Hauts-de-Seine. Plus largement, les services de la Ville se sont mobilisés pour répondre aux demandes complémentaires formulées par les collectivités de la métropole.

L'association des Maires des Hauts-de-Seine a émis un avis positif, invitant notamment à construire ensemble un projet « capable de prendre en compte (...) les impératifs de circulation, d'animation et de développement durable au cœur de l'agglomération ». Concernant la rive droite, elle a pris acte de ce que les impacts dans les Hauts-de-Seine ne seront pas significatifs, compte tenu du maintien des deux files de circulation. Concernant la rive gauche, l'association note le risque de ralentissement du quai Anatole France et fait deux suggestions : ne fermer la circulation qu'en aval du pont de la Concorde ou supprimer le couloir de bus du quai haut pour élargir la voie dédiée à la circulation générale. Ces deux voies ne me semblent toutefois pas souhaitables. La première enlève une grande partie du projet de reconquête et notamment les aménagements imaginés devant le Musée d'Orsay ; la seconde est très préjudiciable au trafic des bus qui empruntent ce couloir. Prenant en compte cette préoccupation, la Ville a proposé une troisième solution à la Préfecture de Police, consistant à élargir à trois files le quai haut Anatole France avant le pont de la Concorde, tout en conservant le couloir de bus et la voie cyclable. Enfin l'association a rappelé son souhait de création d'une ligne fluviale de transport de voyageurs jusqu'à Suresnes.

Le Conseil Général du Val-de-Marne a transmis un vœu de son Assemblée, souhaitant un approfondissement sur les questions de déplacements et la desserte en transports collectifs. Les communes de Charenton et de Saint-Maurice ont mis en valeur la légitimité de la démarche du point de vue de l'environnement et appellent à réfléchir ensemble au développement des transports en commun sur les mêmes axes.

Le Conseil Général de Seine-Saint-Denis a rendu un avis favorable au projet, tant sur la méthode de concertation à l'échelle de la métropole, que sur le fond, rappelant que « *l'enjeu d'amélioration du cadre de vie lié à ce projet est d'échelle métropolitaine* » et que ce projet y contribuera.

Paris Métropole a adopté son avis formel le 25 janvier 2011. Son président, Jacques JP. Martin, avait pu dès la réunion publique métropolitaine du 30 novembre, souligner que : « ***La légitimité de la ville de Paris pour envisager ce projet d'aménagement, qui a pour ambition la reconquête et l'embellissement du site est évidente. Mais il va également de soi que le statut particulier des lieux, support de circulation métropolitaine, ne peut être ignoré. (...) La concertation engagée par la ville et par l'équipe municipale est à ce titre à souligner, marquée par sa volonté de faire réagir les partenaires métropolitains en amont de la décision. Cette procédure est en soi révélatrice de l'évolution, depuis le début des années 2000, des relations entre la capitale et les territoires de la métropole, et des proches voisins*** ».

Le Président de la Région Ile de France a aussi émis un avis favorable, et souhaite une intégration du projet dans un cadre plus large et notamment celui du PDUIF et du SDRIF, dont la philosophie est totalement cohérente avec la réduction de la circulation automobile et la valorisation des espaces bordant la Seine : « ***La mise en perspective de la transversalité de la Seine en tant que corridor écologique, axe de déplacement, support des activités économiques, de loisirs et de tourisme renforce son caractère structurant à l'échelle régionale. A plus court terme, le projet vise à offrir aux Parisiens et aux Franciliens un nouveau lieu de vie métropolitain*** ».

Il ressort des avis exprimés une **orientation globalement favorable** ainsi qu'une **volonté de continuer le travail engagé entre Paris et ses partenaires** pour mettre en œuvre des solutions alternatives et innovantes d'offres de transport en commun. Une majorité des collectivités souhaiterait la poursuite des échanges, dans le cadre des groupes de travail constitués à l'occasion de l'appel à initiatives de Paris Métropole. Ce travail devra également être mené conjointement avec le STIF, comme le souligne la Région.

RELATIONS AVEC LES PARTENAIRES ET INSTITUTIONNELS

Dans le cadre de la phase de concertation, chacun des acteurs institutionnels suivants a été saisi pour recueillir un avis sur la base d'un dossier adressé par courrier et de réunions d'échanges politiques et techniques.

- Avec **Ports de Paris** sont examinés les **possibilités de développement des activités liées au fleuve**, notamment en termes de transport de passagers et de marchandises, et de sites de logistique urbaine. Ce partenaire privilégié a engagé et poursuivra des projets de rénovation de ports sur l'ensemble du territoire parisien, dans un contexte de développement du transport fluvial, pour lesquels le rapprochement avec la ville permettra de veiller à leur intégration urbaine en privilégiant l'accessibilité la plus large des espaces de bord de Seine au public.
- Les échanges avec les services de la **Préfecture de Région** ont fait apparaître deux sujets sur lesquels il convenait de porter une grande attention : **l'insertion dans le site et les incidences éventuelles sur le fleuve**. L'aspect des aménagements et leur insertion dans le site patrimonial devra obtenir l'accord des architectes des bâtiments de France, après un travail étroit avec eux notamment sur l'aspect de l'embranchement et de l'archipel.
- L'étude du projet avec la **Préfecture de Police** a montré que les **reports de circulation étaient sans conséquences dommageables**, sauf peut être sur un point particulier : le quai haut Anatole France. Le travail de collaboration a été intense et une solution a été proposée qui permettrait de résoudre totalement le risque de blocage du quai et des deux ponts, Royal et de la Concorde.
- Seules les **Chambres de Commerce Régionale et de Paris** s'inscrivent dans une opposition résolue au projet, à l'instar de leur positionnement déjà constaté lors de la concertation sur le tramway des Maréchaux. Sur le tramway, cette position a été mise en défaut au vu des résultats positifs sur l'activité économique allant même au-delà des prévisions initiales en terme de redynamisation des quartiers, ce dont la Chambre de Commerce a d'ailleurs elle-même convenu par la suite.
- La **SNCF** fait valoir son intérêt au projet qui **participe du développement des transports en commun**, et nécessite d'engager un certain nombre d'actions de **mise en valeur des gares parisiennes du RER C** situées à proximité du site.
- La **RATP et le STIF** ont émis des réserves sur les incidences en matière de circulation de bus, avec la volonté cependant de poursuivre les échanges et de trouver des solutions satisfaisantes. Les dernières propositions des services de la ville vont dans ce sens.
- L'**Agence de l'Eau Seine-Normandie** s'est montrée très intéressée par l'idée d'un « pôle nature » et a proposé d'engager une réflexion commune pour **renforcer la dimension écologique** de ce projet et y favoriser le développement de la biodiversité. Le réaménagement des berges de Seine peut en effet permettre de s'inscrire dans les objectifs d'**amélioration des milieux aquatiques**.
- Le **musée du Louvre** qui comprend également le jardin des Tuileries soutient l'aménagement qui prévoit la **création d'une traversée au niveau de la passerelle Léopold Senghor** facilitant la liaison avec le musée d'Orsay.
- Le **musée d'Orsay** a proposé un **travail conjoint sur l'aménagement des abords du musée et de la relation aux berges**.

ELEMENTS DE BUDGET ET DE CALENDRIER

Les chiffrages menés avant la concertation préalable ont été ajustés pour tenir compte des compléments apportés au projet.

Sur le périmètre de la concertation, l'évolution vers des structures amovible a permis de **réduire le coût d'investissement à 35 M€** au lieu de 40 M€. Les coûts d'exploitation et de programmation du site sont réévalués à 5 M€ par an au lieu de 2 M€.

En dehors du périmètre initial, les **aménagements complémentaires sont évalués à 5 M€** sauf pour les projets lourds qui restent à évaluer, comme par exemple la piscine ou les continuités piétonnes sous la place Valhubert.

Le calendrier du projet reste identique. Les **aménagements seront livrés pour l'été 2012**, là aussi à l'exception des projets importants nécessitant des procédures d'autorisation ou de concours.