

**2011 SG 15** Aménagement des berges de Seine

- Approbation du bilan de la concertation préalable
- Approbation du projet

PROJET DE DELIBERATION  
EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de reconquête des berges de la Seine au cœur de notre ville, dont les orientations ont été présentées lors de la séance des 5 et 6 juillet 2010, vient de faire l'objet d'une phase de concertation préalable intense, riche, qui s'est achevée le 30 novembre dernier par une réunion publique à l'échelle métropolitaine.

Je vous rappelle les objectifs que vous aviez approuvés pour cette opération :

- **rendre les berges aux piétons**, faciliter les accès au fleuve et mieux relier les deux rives, mettre en œuvre une continuité des parcours piétons et cyclables le long de la Seine, améliorer la sécurité des déplacements
- **développer et diversifier les usages**, en offrant des activités sportives, culturelles, citoyennes, économiques liées à la nature et au fleuve et en trouvant des modalités de gestion afin que le plus grand nombre puisse bénéficier des activités proposées,
- **valoriser ce site unique**, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité, porteur de l'identité de Paris, en développant l'intégration urbaine et paysagère, en supprimant l'aspect autoroutier des berges rive gauche et rive droite et de leurs abords, en offrant un paysage nouveau réconciliant la ville et son fleuve,
- **renforcer la continuité écologique de la Seine et ses abords**, dans le cadre des orientations définies par le PADD qui prévoit la mise en valeur de la Seine et la préservation de la biodiversité.

Cette étape de consultation du public nous indique que ces enjeux sont largement partagés, et les échanges nombreux ont véritablement permis de nourrir la réflexion pour enrichir le projet. Cela marque la fin de la phase formelle de concertation préalable, en application du code de l'urbanisme. Mais, bien entendu, les échanges se poursuivront tout au long du projet, et le public continuera d'être associé aux prochaines étapes. Nos partenaires des collectivités riveraines et métropolitaines ont notamment exprimé le souhait de poursuivre ce travail conjoint. Enfin, il va de soi que le travail doit perdurer avec les services de l'Etat sur les différents sujets.

Après l'exposé du déroulement de la concertation préalable, ce sont les principaux enseignements tirés de cette phase importante de consultation, permettant de poursuivre l'élaboration du projet, qui sont ici présentés. Le programme du projet à partir duquel l'enquête publique sera engagée conclura cette délibération.

## **Modalités et déroulement de la concertation**

---

### ***Les modalités de concertation***

Lors de la séance des 5 et 6 juillet 2010, votre assemblée a approuvé les objectifs et les modalités de la concertation préalable relative au projet de reconquête des voies sur berges. En application de l'article L300-2 du code de l'Urbanisme, cette concertation a été engagée pour 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), et en recherchant aussi la participation de certains publics généralement écartés des processus de concertation (notamment les jeunes et les enfants, à travers divers ateliers).

En outre, la Commission Parisienne du Débat Public saisie de ce projet avait émis des suggestions qui ont été prises en considération dans le dispositif de concertation :

- un périmètre géographique de concertation étendu à l'ensemble des collectivités riveraines de la Seine et jouxtant Paris,
- des forums sur Internet permettant au plus grand nombre de s'exprimer,
- l'association des acteurs de la vie démocratique locale et les acteurs économiques,
- une durée minimale de concertation de 3 mois,
- l'organisation d'ateliers thématiques.

### **Pour l'organisation de la concertation, le dispositif retenu reposait donc sur :**

- La tenue d'au moins une réunion publique de concertation dans tous les arrondissements parisiens, présidée par le Maire de Paris ou le représentant qu'il aura désigné à cet effet, associant les Maires d'arrondissement ou leurs représentants, les associations et les habitants intéressés ;
- La tenue d'une exposition dans un lieu central de la capitale, sur le site de Paris Plage et dans chacun des arrondissements parisiens pour une durée d'au moins un mois. Les expositions sont accompagnées d'un registre destiné à recevoir les contributions et les remarques du public.
- La possibilité de laisser des observations sur le site Internet de la Ville.
- La tenue d'ateliers thématiques ouverts aux Franciliens.
- L'organisation d'ateliers destinés aux jeunes publics.
- La saisine officielle des collectivités suivantes : ville d'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 ; du syndicat mixte « Paris Métropole » et des associations des maires des Hauts-de-Seine et des maires du Val-de-Marne, disposant d'un délai de six semaines pour formuler par écrit leurs avis et contributions.
- La tenue d'une réunion publique de concertation métropolitaine, à laquelle ont été conviés les représentants des collectivités et groupements mentionnés, et plus largement toute personne souhaitant s'exprimer sur le projet.

## ***Le déroulement de la concertation***

Elle s'est principalement articulée autour des trois dispositifs suivants :

- **Les réunions publiques d'arrondissement**, présidées par l'un des adjoints concernés - Anne Hidalgo, Annick Lepetit, Anne Le Strat et Pierre Mansat - se sont tenues entre le 27 septembre et le 22 novembre. Elles se déroulaient en Mairie d'arrondissement, à l'exception du 16<sup>ème</sup> arrondissement (Pavillon de l'eau), et du 7<sup>ème</sup> arrondissement (gymnase des Invalides). Ces réunions publiques ont rassemblé près de 1700 personnes.
- **Une exposition** a été proposée aux visiteurs de Paris Plage du 20 juillet au 20 août. Dès la rentrée, **des expositions ont été mises en place en Mairie d'arrondissement** avant le déroulement de la réunion publique, avec une durée d'au moins un mois. Au final, trente registres ont été complétés. Enfin, le pavillon de l'Arsenal a constitué le lieu central d'accueil de l'exposition, maintenue jusqu'à la réunion métropolitaine de clôture de la concertation du 30 novembre 2010.
- **L'information sur Internet**, via paris.fr qui 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<sup>er</sup> décembre 2010, dont 9 179 sur le Forum3D. Les internautes y ont formulé 454 contributions (propositions, avis...). Une rubrique « Imaginez vos berges de Seine » permettait aux internautes de contribuer au projet, selon deux canaux :
  - ✦ 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,
  - ✦ en accédant à un espace virtuel en trois dimensions (« Créez vos berges de Seine »), organisé par site géographique pour chacune des deux rives, avec la possibilité de sélectionner des activités ou aménagements parmi une liste de thèmes et de sites.

**Des ateliers sur les trois principaux axes du projet - déplacements, nature, animations/activités - ont permis d'approfondir certaines suggestions**, en associant de nombreux jeunes grâce à une information particulière via les réseaux du Conseil parisien de la Jeunesse et des conseils de la jeunesse des arrondissements. Dans chaque atelier les participants ont travaillé par petits groupes de 5-6 participants. Chaque groupe a été saisi d'une série de propositions formulées lors des réunions publiques ou dans les registres, qu'ils devaient approfondir, amender, prioriser. A l'issue de ce travail en groupe, chaque atelier a restitué sa contribution.

Parallèlement, 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 techniques : Préfecture de Paris, Préfecture de Police, Ports de Paris, Voies Navigables de France, STIF, SNCF, RATP, Chambre de Commerce et d'Industrie Paris-Île-de-France, Etablissement Public du Musée d'Orsay, Etablissement Public du Musée du Louvre, Agence de l'Eau Seine-Normandie.

Par ailleurs, des ateliers dédiés aux enfants ont été organisés par la Direction des Affaires Scolaires (DASCO), dans 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, autour de 4 thèmes : la couleur, la végétation, le mobilier urbain et l'eau. Une partie de ces dessins et maquettes a d'ailleurs été exposée lors de la réunion publique métropolitaine de clôture.

**Par une concertation élargie, nous avons intégré la dimension métropolitaine de ce projet**, témoignant de la volonté de la Ville de Paris d'associer ses partenaires et voisins. La Seine est un dénominateur commun essentiel, de nombreuses collectivités partagent l'ambition de placer le fleuve au coeur du développement urbain. Ainsi, les collectivités et intercommunalités limitrophes de Paris et riveraines de la Seine, ainsi que le syndicat Paris Métropole ont été saisis sur la base d'un dossier de

présentation. C'est une démarche d'échanges qui a été mise en œuvre, pour approfondir certains aspects et notamment apporter tous les éléments d'information utiles sur les impacts en termes de circulation.

Cette ambition métropolitaine s'est traduite par une réunion publique le 30 novembre 2010 à Docks en Seine, conclusion de l'ensemble du dispositif de concertation, en présence de plusieurs élus de la métropole, au premier rang desquels Jacques JP Martin, président de Paris Métropole. Cette réunion a permis de recueillir les avis, globalement très favorables, des collectivités représentées.

Le projet de reconquête des berges de la Seine est l'une des « 110 initiatives pour la métropole ». Une véritable dynamique de travail en commun a ainsi été enclenchée. A ce titre, les services de la Ville de Paris se sont rapprochés des collectivités ayant engagé des démarches analogues : des échanges de bonnes pratiques ont lieu, des mutualisations sont recherchées, une réflexion commune s'amorce. Elle se poursuivra jusqu'en 2012.

Au-delà de ces dispositifs émanant de la délibération, d'autres moyens de consultation ont été mis en œuvre :

- ✦ Une réunion dédiée aux associations parisiennes, co-présidée par Anne Hidalgo et Hamou Bouakkaz, en présence de Fabienne Giboudeaux, a été organisée le 23 novembre en mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement pour recueillir leurs avis et propositions.
- ✦ Des initiatives locales ont été menées dans certains arrondissements pour approfondir la réflexion et faire émerger des idées spécifiques pour ces territoires.

Dans le 4<sup>ème</sup> arrondissement, un conseil de quai, composé d'une quarantaine de membres regroupant habitants, commerçants, associations, conseils de quartier et institutions locales, a été constitué, et à l'issue de quatre réunions de travail, des propositions concrètes ont été formulées pour enrichir le projet. Un document de synthèse et de propositions a été produit par la mairie du 4<sup>ème</sup>.

Dans le 12<sup>ème</sup> arrondissement, les deux conseils de quartier riverains de la Seine ont réalisé un document de diagnostic de la situation des berges et ont formulé des propositions d'interventions.

Plusieurs conseils de quartier du 15<sup>ème</sup> arrondissement se sont également saisis de ce sujet et ont été réunis par le Maire du 15<sup>ème</sup> pour synthétiser les suggestions. Ce dernier a par ailleurs transmis des propositions visant à étendre le projet dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement, avec différentes idées d'aménagement.

Enfin, dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement, un travail a également permis de proposer des interventions concrètes pour reconquérir les 4,5 hectares d'espaces publics de la berge rive gauche. La Maire du 7<sup>ème</sup> arrondissement a par ailleurs fait état d'un sondage sur Internet, à son initiative, dont les conditions de réalisation n'ont pu être validées.

Deux séminaires de réflexion ont été organisés par l'APUR pour disposer d'un éclairage professionnel sur les orientations du projet. Ils ont associé les différentes directions de la ville concernées avec des experts invités (paysagistes, scénographes, architectes, artistes, chercheurs, sportifs...) venus enrichir le débat, à partir de références personnelles et d'une analyse du site, de ses enjeux et potentiels.

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**, annexé à cette délibération, qui reflète fidèlement l'expression des contributeurs et permet d'alimenter la réflexion pour élaborer et faire vivre ce projet.

## Les grands enseignements de la concertation du public

Soulignons d'abord la qualité, la diversité et la pertinence des contributions, avec des propositions souvent récurrentes, qui viennent conforter nos orientations et intuitions, et des suggestions originales, créatives qui vont effectivement enrichir le projet. La mobilisation, à travers l'ensemble des dispositifs

mis en place, a permis de récolter et de traiter dans le cadre du bilan toutes les contributions et de mesurer l'adhésion des participants à ce projet : 70,3 % des opinions sont très favorables (58%) ou favorables (12,3%) au projet, et seules 29,7 % des opinions y sont défavorables.

Il ressort des avis formulés le désir de pouvoir profiter de ces espaces, de les valoriser et d'y trouver de multiples activités. Les opinions positives sont très variées et tiennent par exemple à la limitation de la place de la voiture dans l'espace public, à l'accès facilité au fleuve, à la place libérée pour les modes actifs (piétons et vélos), aux activités qui pourront se réaliser sur le site (loisirs, culture, sport mais aussi le développement économique, les déplacements des voyageurs comme des marchandises...). Certains ont souligné que ce projet emblématique renforcerait l'attractivité de la métropole, autant d'un point de vue économique et touristique que culturel.

Les opinions défavorables sont motivées pour un tiers par des raisons liées aux restrictions de la circulation automobile, mais aussi liées à la nature jugée parfois trop festive des activités proposées en opposition avec le développement économique de la capitale.

Dans le cadre du bilan de la concertation, les contributions ont été réparties autour des 3 axes suivants : activités et usages, mobilité et déplacements, conception et vie du projet.

### ***Une demande d'usages variés et urbains***

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

Pour le sport, la demande vise surtout une pratique détendue, ouverte et polyvalente tout au long des berges reconquises et même au-delà sur les parties des berges aujourd'hui fermées à la circulation mais pas aménagées à cette fin. On retrouve des propositions intéressantes de parcours de santé, d'espaces de glisse, particulièrement à destination des jeunes. La saisonnalité des activités mérite une attention particulière, et à ce titre, les propositions d'installation d'une piscine dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement l'été, d'une patinoire dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement l'hiver, activités populaires et largement ouvertes à tous les publics, devraient trouver leur place dans le projet.

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

La dimension culturelle semble particulièrement importante dans ce site bordé de multiples 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. L'emmarchement proposé au niveau du musée d'Orsay pour assurer la liaison entre quais haut et bas a également fait l'objet de nombreuses contributions enthousiastes à cette perspective.

Dans le registre de la vie nocturne, les avis se partagent entre l'idée d'un développement nécessaire d'activités contribuant à redynamiser la capitale vis-à-vis de ses concurrentes européennes, et le souci de maîtriser les nuisances induites potentielles. Il faut choisir avec prudence les sites et les aménagements à y développer et à cet égard, un aménagement du tunnel sous le pont Alexandre III, éloigné des habitations, semble demeurer un choix pertinent. Il devrait être possible de concilier vie nocturne et dimension culturelle (théâtre, concerts...) : si certaines contributions font apparaître une crainte des nuisances apportées possiblement par ces nouveaux aménagements, d'autres y sont très favorables et soulignent que plus d'activités n'est pas nécessairement synonyme de plus de nuisances si les sites sont bien choisis, et notamment sur celui du pont Alexandre III.

Les activités économiques doivent aussi trouver leur place au sein du projet. Le public attend de pouvoir trouver des cafés, guinguettes, mais aussi des librairies spécialisées ou des bouquinistes. Les retombées économiques de ce projet liées notamment aux emplois créés dans les domaines culturel, sportif et touristique sont soulignées par des participants au débat. Mais les contributions mettent également en évidence une demande de limitation des animations mercantiles.

Faisant écho à un vœu adopté en juillet dernier, on trouve aussi l'idée d'un marché alimentaire acheminé par la voie d'eau, qui se tiendrait sur les quais ou sur des barges. La faisabilité d'une telle chaîne logistique n'apparaît cependant pas forcément évidente pour les professionnels du marché et un travail de définition plus précise devra être mené. Les participants citent l'opportunité que présente les espaces reconquis à la circulation, sur la rive gauche, pour y faire des manifestations économiques comme des foires thématiques, forum d'information sur tel ou tel métier, ou salons professionnels.

La logistique fluviale avec le renforcement du trafic fluvial sur la Seine pour les livraisons de marchandises n'est pas absente des réflexions, et les échanges confortent la volonté partagée de profiter de ces aménagements pour identifier de nouveaux espaces accessibles. Une partie du port du Gros Caillou ou d'autres secteurs comme le port d'Austerlitz ou le port de Bercy, permettant 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, tant du point de vue du paysage fluvial, que du patrimoine architectural, des quais, des monuments, des ponts... Au-delà de la préservation du patrimoine, la conception de la nature devrait intégrer la proximité du fleuve et la composante de l'écosystème Seine. Satisfaits d'un projet qui protégera la Seine, 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<sup>ème</sup> 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'« îles flottantes », aussi dénommées « archipel », ont fait l'objet de très nombreuses contributions favorables, sous réserve de concevoir un objet qui s'inscrira harmonieusement dans le site. Enfin, des suggestions sont émises concernant le développement d'animations pédagogiques sur les berges, en lien avec le fleuve, confortant l'idée d'un pôle lié à la nature et l'environnement mais aussi une activité pédagogique en tant que telle, comme par exemple une « péniche de l'eau » dédiée à cette thématique de la Seine dans la ville. Le contact à l'eau, sa proximité est souvent cités comme un élément très positif et le développement d'activités liées à l'eau est espéré (jeux, navigation...). 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.

## ***Mobilité et déplacements***

Le principe de modification des conditions de circulation sur ces axes bordant la Seine a suscité de nombreuses 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. Les analyses ont été présentées, confirmant un allongement modéré des temps de parcours. Pour les points particuliers des carrefours en tête de certains ponts, dont celui de la Concorde plus délicat à traiter, les services de la DVD ont poursuivi leurs études, à des échelles plus précises. Des solutions ont émergé grâce à ces analyses détaillées et des propositions d'aménagement plus fines, de nature à optimiser le fonctionnement du quai haut au niveau du Musée d'Orsay, sont à l'étude avec la Préfecture de Police.

En complément des éléments présentés dans le cadre 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 avec les services de l'Etat (Préfecture de Police et Préfecture de Région), elle 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.

La reconquête des berges permet de rendre accessible le fleuve en de nouveaux sites, et par voie de conséquence, devrait 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.

La concertation a montré que les attentes en ce qui concerne le vélo portent sur son usage en tant que mode de déplacement, plus que sur la dimension loisirs, et de très nombreux avis demandent que la continuité des parcours cyclistes soit assurée au-delà du site lui-même. Les rollers et autres engins de ce type (skates, trottinettes...) sont également cités, non seulement comme des jeux (demandes de skate-parks), mais comme des modes de déplacements.

## ***Conception globale du projet***

Les participants au débat ont également fait des observations et des propositions plus globales, sur le périmètre du projet, son coût, les modalités de la concertation, la prise en considération de certaines contraintes liées au fleuve.

- ***Pour des installations souples et amovibles***

Des questions ont été formulées sur les concepteurs du projet. Ce projet est établi par les services de la Ville, et fait appel à des professionnels extérieurs notamment pour l'archipel, l'emmarchement, la culée du pont Alexandre III et la maison des Célestins.

L'esprit du projet est en effet adapté au contexte exceptionnel de la Seine, site très précieux qui sera révélé par de nouveaux usages bien plus que par des travaux lourds qui figeraient l'espace. La qualité du site de la Seine s'impose avec ses grandes perspectives, la qualité du patrimoine, les ponts, les bâtiments longeant les quais.

Il s'agit d'offrir aux Franciliens un espace public majeur de plusieurs hectares pour de nouvelles pratiques, économiques, culturelles, sportives liées à la nature fluviale. Les activités pourront évoluer au rythme des saisons et en fonction de l'adhésion du public. L'espace public devra être conçu pour répondre à cette nécessité de souplesse et d'adaptabilité à une programmation qui sera évolutive pour certaines installations.

L'évolutivité des activités fait ainsi partie intégrante de l'esprit du projet. A ce titre, les contraintes liées au caractère inondable des berges sont prises en compte et les installations seront soit flottantes, soit mobiles ou démontables, voire submersibles, sans dommage pour les structures concernées.

- ***Pour des projets complémentaires dans les arrondissements périphériques***

L'étendue du projet fait l'objet de très nombreuses contributions, allant dans le sens d'un élargissement des aménagements au-delà du périmètre de la concertation. Les diverses réunions publiques et les initiatives locales ont mis en évidence des suggestions pertinentes et convergentes concernant les 12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements - notamment l'allée aux Cygnes, situées hors du périmètre du projet - avec une attente forte de prise en considération d'actions à plus ou moins long terme sur leurs berges, à laquelle il faut répondre par des projets d'aménagements complémentaires.

Nous relevons une demande forte d'aménagement de l'Ile-aux-Cygnes dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement, mais aussi dans ce même arrondissement, la nécessité de mieux aménager la continuité depuis le 7<sup>ème</sup> arrondissement jusqu'à Issy-les-Moulineaux pour les piétons et vélos, qui puisse être compatible avec l'exploitation du port de Javel. La demande d'une piscine au niveau du jardin André Citroën apparaît fortement. Dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement, les contributions demandent une continuité entre le secteur de la grande bibliothèque et le 5<sup>ème</sup> arrondissement, la succession d'entrepôts jusqu'à Dock en Seine empêchant aujourd'hui cette liaison. Dans le 12<sup>ème</sup> arrondissement, les demandes concernent un meilleur aménagement du quai de Bercy aujourd'hui utilisé en parking, ainsi que le lien avec le port de l'Arsenal. Dans 4<sup>ème</sup> enfin, c'est une meilleure liaison avec le bassin de l'Arsenal et une demande de logistique fluviale qu'il nous faudra étudier, sachant que la circulation de fret est interdite sur le bras Marie du fleuve.

- ***Pour une attention particulière quant à l'exploitation du site***

Les contributions au débat soulignent la nécessité d'une attention particulière sur les questions de fonctionnement du site. La concertation met en exergue la nécessité d'une programmation souple, adaptée selon les saisons ou les grands événements de Paris. Par ailleurs, les contributions soulignent très souvent la nécessité d'une attention toute particulière à la gestion du site : la propreté, la sécurité, l'éclairage, les toilettes, la présence de stations vélib'...

## **Avis des partenaires institutionnels et des collectivités**

---

Les partenaires et collectivités sollicités lors de la concertation ont répondu, le plus souvent de façon formelle. Ces avis sont globalement positifs. Différents acteurs ont aussi souhaité contribuer par des avis spontanés.

### ***Partenaires institutionnels***

Parmi les institutionnels consultés, le projet suscite des réactions de différentes natures.

On note pour certains une forte adhésion au projet, avec un positionnement très constructif, et la proposition de poursuivre un travail conjoint pour la mise en œuvre du projet et sa mise en cohérence avec des projets connexes. C'est le cas par exemple du musée du Louvre qui soutient l'aménagement d'une traversée facilitant la liaison avec le musée d'Orsay.

Avec Ports de Paris, nous examinons les possibilités de développement des activités liées au fleuve. Ce partenaire privilégié va engager des rénovations de ports sur l'ensemble du territoire parisien, dans un



contexte de développement du transport fluvial. Cette orientation est totalement en cohérence avec la politique parisienne de déplacements et le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. Il est indispensable de réduire le trafic de poids lourds dans notre région en développant les modes alternatifs, fer et fleuve. L'exemple de Monoprix montre que de tels projets sont possibles. Ports de Paris jouera un rôle déterminant dans les prochaines années en veillant à leur intégration urbaine et en privilégiant l'accessibilité la plus large des espaces de bord de Seine au public.

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 plan biodiversité que je vous soumettrai dans les prochains mois intégrera le rôle essentiel de la Seine dans la reconstitution d'une trame verte et bleue dans la capitale.

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 inondations. L'aspect des aménagements et leur insertion dans le site patrimonial devra obtenir l'accord des architectes des bâtiments de France. Si globalement le projet répond à leur souhait d'une intégration plus harmonieuse que n'offre guère l'aspect autoroutier actuel, il faudra apporter une attention particulière sur l'aspect de l'emmarquement et de l'archipel. Les ABF se montrent plus réservés sur l'archipel et le pôle « nature », souhaitant conserver aux berges de Seine leur aspect minéral. Cette orientation n'est pas contradictoire avec celle de l'Agence de l'Eau visant à renforcer la biodiversité ; il s'agira d'apporter une attention particulière sur le type de végétalisation qui serait mise en place, en veillant à éviter les aménagements trop artificiels de types jardinières par exemple. L'aspect de l'archipel relève de la même prudence de la part de l'ABF : il devrait conserver un aspect traditionnel selon lui, comme des barges reliées de pontons. Concernant les inondations, les aménagements devront être soit submersibles et offrir la plus faible résistance à l'écoulement du fleuve, soit démontables et démontées en cas d'inondation.

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. Sans aménagement particulier sur le quai haut, les études montraient que ces reports de trafic pouvaient provoquer un ralentissement à l'arrivée du pont de la Concorde, préjudiciable aux conditions de circulation normale. La Ville de Paris a donc présenté à la Préfecture de Police un aménagement consistant à élargir le quai haut à trois voies à l'approche du pont de la Concorde, tout en conservant le couloir de bus et la piste cyclable. La file supplémentaire permettrait d'offrir une capacité de 1000 véhicules par heure, alors que le déficit était de 500. Cela permettrait de résoudre totalement le risque de blocage du quai et des deux ponts, Royal et de la Concorde.

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 a, quant à elle, émis des réserves, notamment sur les incidences en matière de circulation de bus, avec la volonté cependant de poursuivre les échanges et de trouver des solutions satisfaisantes.

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.

## *Avis des collectivités*

La consultation des collectivités a donné lieu à un travail intense. Le premier objectif était de partager les informations et d'engager un échange sur les objectifs poursuivis. La qualité de cette démarche, son caractère novateur a été souligné par tous. La portée métropolitaine de ce projet est évidente, elle demandera bien sûr des approfondissements.

La reconquête des bords de Seine offre des opportunités en terme d'activités, d'usages et de modes de déplacement nouveaux à tous les habitants de la Métropole. Ce point a été souligné unanimement. A titre d'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. Le département des Hauts-de-Seine a ainsi rendu un avis défavorable, regrettant que la démarche de concertation demeure insuffisante. C'était pourtant la première fois qu'une collectivité francilienne proposait une concertation préalable à l'échelle de la Métropole. Elle s'est traduite dans les Hauts-de-Seine par une dizaine de réunions techniques et plusieurs réunions au niveau des élus, quand le projet d'élargissement de la voie sur la rive gauche de Seine (VRGS) dans les Hauts-de-Seine, qui sera transformée en une voie routière de 2 fois 2 voies, n'a toujours pas fait l'objet d'une concertation à cette échelle.

Sur le fond le département des Hauts-de-Seine émet une légitime préoccupation sur les difficultés que le projet parisien peut causer au-delà du périphérique. Les études ont très clairement montré que le projet de suppression du quai bas dans l'hyper-centre parisien n'a aucun impact dans les Hauts-de-Seine à l'horizon du projet parisien. Le Conseil général du 92 a demandé que des études soient réalisées à l'horizon 2020, 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. Ce projet de 2 x 2 voies pourrait être la cause d'éventuels problèmes, provoquant un afflux de trafic sur les 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements, trafic qui ne pourra pas s'écouler car les capacités d'entrée et de sortie de Paris ne sont pas extensibles en raison de différents ouvrages - pont Bir Hakeim par exemple. Nous pouvons craindre des difficultés liées à une diffusion et à des reports de trafic provenant des Hauts-de-Seine dans les arrondissements périphériques. Il faut évidemment conduire ces études pour quantifier ce phénomène.

L'association des Maires des Hauts-de-Seine a émis, quant à elle, un avis positif, invitant notamment à construire ensemble un projet « capable de prendre en compte (...) 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 : soit de ne fermer la circulation qu'en aval du pont de la Concorde, soit de 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 voyageur jusqu'à Suresnes.

Le Conseil Général du Val-de-Marne doit adopter son avis lors de la séance du 24 janvier. Il a cependant 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 n'a pas rendu son avis formel, mais son président, Jacques JP. Martin, a émis lors de la réunion de concertation métropolitaine un avis très favorable, faisant écho à la satisfaction des membres de Paris-Métropole de constater que la concertation a été étendue à l'échelle métropolitaine, et intégrée dans les 110 initiatives des élus métropolitains. Cette démarche est plébiscitée et le département de Seine-Saint-Denis rappelle que « l'enjeu d'amélioration du cadre de vie lié à ce projet est d'échelle métropolitaine ». C'est une nouvelle forme de travail en commun que nous inventons ensemble.

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.

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.

### *Avis écrits spontanés divers*

Une série d'avis spontanés d'acteurs divers, groupes d'habitants, conseils de quartier, associations nous est parvenu. Des réunions d'habitants, conseils de quartiers ou de quai du 4ème, 12ème et 7ème arrondissements ont émis des avis favorables. Les Maires des mairies des 10ème, 12ème, 15ème arrondissements ont adressé un avis favorable. La Maire du 7ème a adressé un avis défavorable, le Maire du 15ème un avis défavorable mais demandant que le projet soit approfondi et étendu dans le 15ème.

Le Maire de Saint-Mandé a adressé un avis prenant acte du projet et insistant sur la nécessité de développer les transports collectifs.

Diverses associations ont adressé pour leur part un avis favorable : l'Union des Pêcheurs de Paris, M. Chollet, administrateur d'associations agréées dans l'environnement, l'association Ile-de-France-Environnement.

## **Présentation du projet**

---

Aujourd'hui, enrichi des nombreux avis formulés, et d'idées pour tisser de nouveaux liens entre la métropole et son fleuve, la Ville de Paris peut engager la constitution de l'étude d'impact en vue du lancement d'une enquête publique au printemps.

Sans définir précisément à ce stade le contenu du dossier d'enquête publique, en s'appuyant sur la concertation préalable, les principes suivants peuvent être retenus pour arrêter le projet dont l'enquête publique sera engagée au printemps.

## ***Déplacements et circulation : des problématiques maîtrisées***

L'amélioration des transports collectifs est une préoccupation primordiale dans la philosophie du projet. En effet, ce projet de reconquête d'un vaste espace de 2,4 ha tire sa cohérence de ce qu'il s'inscrit dans une politique générale de modification de l'espace public et d'amélioration des modes de transport alternatifs. Beaucoup d'aménagements de ce type ont transformé notre ville depuis 10 ans - création de très nombreux couloirs de bus dont plus personne aujourd'hui ne met en doute l'impact sur l'efficacité des bus et l'amélioration des conditions de transports des usagers, transformation des boulevards des Maréchaux avec le tramway, Vélib'. Mais cette évolution n'est pas terminée.

A court terme, la perspective de la mise en œuvre de matériels à grande capacité sur le RER A, l'automatisation de la ligne 1 du métro, le doublement de la fréquence du RER C dans le Val de Marne et l'augmentation de sa vitesse dans Paris, tous des projets à l'horizon de deux ou trois ans, aboutiront à une augmentation de capacité d'environ 15 000 voyageurs par heure alors que le projet ne diminue la capacité routière de seulement 1500 voyageurs par heure environ. Il n'est donc pas exact de dire que le projet de reconquête des berges ne s'accompagne pas d'une amélioration concomitante des transports collectifs.

Concernant les vélos, quelques chiffres : aujourd'hui, Vélib', avec 170 000 usages quotidiens, est devenu un véritable mode de transport. Ce succès est prolongé par le schéma d'orientations pour le développement du vélo, approuvé par le Conseil de Paris en juin 2010, qui prévoit la création d'itinéraires cyclables à l'échelle métropolitaine permettant un meilleur usage par les Franciliens tant en mode de déplacement « domicile-travail » que « loisirs ». La liaison Seine est définie dans ce schéma comme un axe majeur.

La question de la circulation automobile a fait l'objet d'analyses très poussées, partagées avec la Préfecture de Police et les services techniques de la Préfecture de Région. Les analyses faites par la Ville ont été validées au plan de la méthode et des résultats :

- Sur la rive droite, la Préfecture de Police a admis l'intérêt d'implanter des feux qui permettront une régulation de la vitesse du trafic grâce à une gestion centralisée au PC Berliet des flux de circulation dans les tunnels de la rive droite, améliorant ainsi la sécurité des usagers dans ces tunnels.
- Sur la rive gauche, les seules réserves exprimées portent sur les impacts éventuels du projet sur le tronçon situé entre le Pont Royal et le Pont de la Concorde, en raison d'un déficit de capacité de 500 véhicules / heure sur le quai Anatole France avec un risque de reports de trafic susceptible de bloquer le pont Royal en amont.

La Ville a étudié une série de mesures pour régler ce problème. Tout d'abord, elle projette d'élargir le quai haut Anatole France à 3 files de circulation (aujourd'hui il en compte 2) sur les 150 mètres précédant le pont de la Concorde. Cette 3<sup>ème</sup> file permet d'offrir une capacité de 1000 véhicules par heure supplémentaires, soit le double du besoin identifié par les études validées par la préfecture de police.

En outre un plan de gestion coordonnée des feux sera développé depuis la place St Michel, pour pouvoir réguler au mieux l'ensemble du quai. Les enseignements des jours de crue que nous avons connus dernièrement sont à cet égard intéressants : même sans prévenir les usagers, même sans troisième voie supplémentaire, le report de trafic sur le quai haut ne provoque pas le blocage des ponts de la Concorde et Royal comme on a pu le craindre, grâce à l'application de ces plans de feux. Ces mesures seront détaillées dans l'étude d'impact.

Les études de trafic ne prennent en compte que l'heure de pointe sans événement particulier. Le risque de manifestations et d'accidents, pouvant bloquer le quai haut, a été étudié. Dans les 12 derniers mois, aucun accident et aucune manifestation ne sont venus bloquer le quai haut. Les manifestations autour de l'Assemblée Nationale sont en effet renvoyées au sud, rue de l'Université. La question des convois

officiels a également été étudiée : la conservation du couloir de bus depuis la place St Michel jusqu'au pont de la Concorde permet d'y répondre.

Les questions de circulation ont été regardées à plus grande échelle, celle de la Métropole. Seule la suppression de la circulation sur la voie Georges Pompidou, rive droite, pourrait avoir un impact à cette échelle. L'implantation des 5 feux va réduire la vitesse aux heures creuses et mieux réguler la circulation aux heures de pointe. Les éventuels reports sur d'autres itinéraires de transit concerneront pour l'essentiel le périphérique nord et sud. Les études montrent que ce report de trafic sur le périphérique sera de moins de 5% à l'heure de pointe. Concernant la rive gauche, les 66 feux existant entre Ivry et Issy imposent une vitesse moyenne faible (de l'ordre de 20 km/h), d'ailleurs parfaitement cohérente avec l'environnement urbain. La voie sur berges sur 2,4 km ne permet aujourd'hui de gagner que 5 à 6 minutes sur cet itinéraire. Sa suppression n'aura donc pas d'impact sur la circulation métropolitaine. D'ailleurs, la part des itinéraires de transit qui empruntent cet axe rive gauche est particulièrement faible.

### ***Aménagements complémentaires dans les 4<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements***

La volonté de compléter le projet par des aménagements dans les 4<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup>, arrondissements et le souci légitime d'un aménagement global, cohérent et continu sur les deux rives doit être entendu.

Au-delà du projet proposé à la concertation et de son strict périmètre, des aménagements seront engagés dans ces arrondissements au titre de la politique globale de valorisation et d'amélioration de l'espace public. Je précise que d'autres projets sont déjà initiés par Ports de Paris, dans un autre cadre, et permettront aussi d'atteindre ces objectifs.

De manière générale, il s'agit d'engager des études pour 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<sup>ème</sup> 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 devra être réalisé. La liaison au dessus de l'écluse pour relier les 4<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> arrondissement, je propose d'engager une réflexion avec Ports de Paris sur l'évolution du port de Bercy en y examinant une diversification des usages qui pourrait ainsi bénéficier à ses riverains. 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.

Pour le 13<sup>ème</sup> arrondissement, il faudra travailler sur une véritable liaison vers le cœur de Paris, depuis les 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<sup>ème</sup>. 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. L'aménagement du port autour de Dock-en-Seine offrira un espace public de qualité autour de la cité de la mode et du design.

Pour le 15<sup>ème</sup> arrondissement, un réaménagement de l'île 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. La piscine au niveau du Parc André Citroën sera également réalisée.

Ces aménagements devront faire l'objet d'une continuité pour les vélos et piétons. Cette continuité s'exprimera également par le type de mobiliers, la signalétique, l'éclairage, 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.

### ***Rive droite, rive gauche : des principes confortés***

Au terme des échanges techniques avec les services de l'Etat, et avec les aménagements proposés par la Ville de Paris, notamment sur le quai Anatole France, je retiens que le principe proposé à la concertation est confirmé parce qu'il est équilibré : transformer la voie sur berge rive droite en boulevard urbain et supprimer la circulation sur le tronçon isolé de la voie sur berge rive gauche entre le musée d'Orsay et le musée du quai Branly. C'est un principe d'aménagement à la fois ambitieux pour Paris et responsable.

Rive droite, les deux files de circulation seront maintenues mais des feux (au moins cinq semblent possibles) seront implantés pour réguler la vitesse. Au niveau de ces feux des traversées piétonnes protégées seront aménagées pour apaiser la circulation et favoriser l'accès au fleuve. La voie sur berge du 4<sup>ème</sup> sera recalibrée et chaque file légèrement rétrécie afin d'offrir à la promenade un espace confortable en bord de Seine, du square de l'Hôtel de Ville jusqu'au bassin de l'Arsenal, en incluant une intervention sous le pont de la voie Mazas et le pont Morland pour assurer une liaison à partir du port Henri IV. Un traitement paysager de qualité et favorisant la biodiversité sera développé. Des activités, notamment économiques, seront développées, sur les barges ou avec la reconversion de la Maison Rouge qui fera l'objet d'un appel à projet. Des escales de transport y seront intégrées, et la faisabilité d'un marché alimentaire acheminé par voie d'eau sera poursuivie.

Rive gauche, la fermeture des quais bas à la circulation entre le pont Royal et le pont de l'Alma permettra d'offrir aux parisiens, aux visiteurs comme aux usagers professionnels, de nouveaux espaces. Les études montrent que les impacts sur la circulation sont limités à l'hyper-centre et n'impactent en aucun cas les secteurs métropolitains hors Paris.

Le projet n'occasionnait pas de reports de circulation difficile sur l'ensemble de Paris et de la métropole. Le seul point qui apparaissait problématique au terme d'un travail approfondi et d'un constat partagé avec la Préfecture de Police était le quai Anatole France. Les études faisaient apparaître un déficit de capacité de 500 véhicules/heure soit l'équivalent d'une demi-file de circulation. La solution d'aménagement du débouché du quai Anatole France sur le pont de la Concorde, ouvrant une troisième file (1000 véhicules par heure de capacité) permettant ainsi de résoudre la difficulté soulevée par la Préfecture de Police, sera bien entendu mise en œuvre.

### ***Partie centrale : une organisation des aménagements en plusieurs pôles***

La partie centrale devra faire l'objet d'une continuité, tant en son sein qu'avec les arrondissements périphériques pour les vélos et piétons. Cette continuité s'exprimera par le type de mobiliers, la signalétique, l'éclairage, 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.

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

- **le pôle « 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 ;

- **le pôle « culture et évènements » du port de Solférino** : compte tenu des réserves exprimées par le service départemental de l'architecture et du patrimoine, sur l'idée d'un emmarchement mais ausside l'adhésion et même l'enthousiasme de très nombreuses personnes, pour ce projet, il sera nécessaire d'en préciser l'aspect en relation étroite avec Monsieur l'architecte des bâtiments de France. En aval de la passerelle Solférino ou Leopold Sedar Senghor, sera implanté un site pour des évènements culturels ou à vocation économique, tels que des foires ou salons thématiques.
- **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 – cet espace d'ailleurs pourra être évolutif 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 skate-park, 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 devront faire l'objet de réflexions avec les ABF. Si un archipel aux formes trop inhabituelles se révèle impossible, il faudra étudier ce que l'on peut réaliser avec des barges et des pontons plus traditionnels. Ce lieu fera l'objet d'une réflexion pour que les aménagements n'apparaissent pas comme rapportés et artificiels dans le paysage des quais ; il sera mis en relation avec le jardin du musée des Arts Premiers qui se situe à proximité sur le quai haut.

Les objets emblématiques comme l'emmarchement 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, propriétaire du domaine, en relation avec la Ville.

### ***Un espace évolutif, une gestion soigneuse du site***

Ainsi que la concertation l'a mis en évidence, l'attente des Parisiens, des Franciliens et visiteurs de Paris vise en premier lieu à profiter des espaces en bord de fleuve pour la promenade, la contemplation d'un site exceptionnel. Il faut retenir l'idée de préserver des espaces libres de détente et de convivialité.

Ce linéaire de plus de 2 km reconquis permettra de développer, dans le cœur de Paris, les fonctions actives liées à la Seine, aujourd'hui inaccessibles du fait même de la circulation automobile, avec de nouveaux amarrages rendus possibles. Des activités touristiques, économiques, de transport de marchandises et de voyageurs, redonneront à la Seine un rôle d'activité et de dynamisme. Il sera nécessaire de prévoir une grande souplesse d'utilisation des lieux afin de s'adapter aux saisons, aux jours de la semaine, aux temps de vacances ou de plus fort tourisme, aux grands évènements parisiens comme le Tour de France ou le Marathon par exemple...

Les espaces publics qui seront créés devront permettre cette souplesse, en prévoyant tous les réseaux et aménagements techniques nécessaires. Nous introduirons la réversibilité tant en termes d'équipements que d'usages pour ne pas figer le site, dans l'esprit que je vous avais exposé en juillet d'aménagements légers, et lui permettre d'évoluer en fonction des besoins, des saisons, de la temporalité comme des

attentes exprimées par les usagers. Cette option règle au passage la question des crues et des inondations, les installations étant démontables, y compris l'embarquement.

Ces activités devront s'organiser dans le cadre d'une programmation réfléchie, exigeante. A ce titre d'ailleurs, je suggère une véritable direction artistique, en lien notamment avec les musées municipaux et nationaux, pour cette programmation, tant le site est emblématique. L'exploitation du site s'appuiera naturellement sur des aménagements qui devront être prévus dès l'amont : sanisettes, stations Vélib', éclairage public... et la gestion devra prévoir tous les services nécessaires à un lieu de forte fréquentation : propreté, sécurité, etc.

### ***L'usage du fleuve pour les marchandises et les passagers***

Le renforcement de la fonction de transport de personnes et de marchandises du fleuve est un élément incontournable du projet, parfaitement en phase avec le projet stratégique de Ports de Paris voté par son Conseil d'Administration en novembre dernier. Il faut ainsi rappeler qu'avec 20 millions de tonnes transportées en 2009, Ports de Paris occupe aujourd'hui la première place des ports fluviaux français et la deuxième au niveau européen. Le transport de passagers en fait même le premier port intérieur touristique mondial.

Les orientations du projet stratégique de Ports de Paris, non seulement tiennent compte du projet parisien mais le considèrent comme une opportunité majeure, comme l'ensemble des projets d'aménagement des berges de la Seine et du projet de Canal Seine Nord Europe qui vont renforcer les activités en bord de fleuve. Ces projets doivent conduire le Port à répondre au double enjeu de capter les nouveaux flux de marchandises venus du Nord de l'Europe et de veiller à l'insertion urbaine et paysagère des ports et à la valorisation touristique du fleuve, ce qui rejoint nos attentes.

En matière de transport touristique, la vocation touristique de Paris avec près de 30 millions de touristes par an, et dont la croissance ne devrait pas fléchir dans les années à venir, est un atout majeur pour notre projet. Ports de Paris souligne dans son projet stratégique que « les évolutions envisagées concernant la circulation automobile sur les voies sur berges à Paris constitueront de nouvelles opportunités de développement de ces activités », allant du transport de passagers comprenant les promenades commentées, les navettes régulières, la restauration et les activités de réception embarquées, les croisières avec hébergement, les activités sur bateaux à quai, jusqu'au transport public de passagers. Sur ce dernier point le projet s'accompagnera de l'extension de Voguéo depuis l'amont jusqu'à l'aval de Paris, menée par le STIF. La Ville négociera également avec la SNCF et le STIF pour que les arrêts du RER C soient directement accessibles depuis le quai bas, en correspondance avec Voguéo.

Le STIF a approuvé lors de sa délibération du 8 décembre 2010, la prolongation de 30 mois de l'expérimentation de Voguéo ainsi que l'engagement d'une réflexion avec les collectivités locales partenaires pour mettre en œuvre un service très ambitieux de transport fluvial sur la Seine, entre le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine. Ce service pourrait inclure les services de voyageurs réguliers sur la partie parisienne de la Seine avec une tarification adaptée aux différentes catégories d'usagers. Cette réflexion devra également porter sur les modalités de financement du projet par l'ensemble des collectivités concernées et sur l'organisation. Là aussi cet objectif est en convergence avec celui du Port, pour qui « Les berges de la Seine constituent une localisation rare et privilégiée », et dont l'objectif sera « de maintenir les conditions d'une utilisation du fleuve par le plus grand nombre pour permettre une augmentation et une diversification des trafics passagers sur la Seine ». L'ouverture du Canal Seine Nord Europe devrait encore accentuer le développement d'offres nouvelles en matière de croisière avec hébergement.

La reconquête des berges de Seine vise à répondre à ces enjeux économiques de premier plan, en libérant et en rendant accessible un linéaire de quai permettant le développement de ces activités avec le souci



d'intégration et de cohabitation des escales et des ports avec la vie urbaine, de mixité des usages et de mise en valeur de la façade fluviale.

### ***Eléments 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<sup>2</sup>e 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 sur encorbellement sous la place Valhubert, complexes à réaliser.

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.



Je vous demande de bien vouloir :

- approuver le bilan de la concertation préalable relative à l'aménagement des berges de Seine ;
- approuver le projet.

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

LE MAIRE DE PARIS