

**2016 SG 29** Aménagement des berges de la Seine liaison Bastille/Tour Eiffel (1e, 4e, 7e, 12e) – déclaration de projetPROJET DE DELIBERATION
EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La piétonisation des voies sur berges rive droite est un projet phare du mandat que m'ont confié les Parisiens en 2014. Ce projet est attendu et souhaité par une large majorité de Parisiens, comme l'indiquait un sondage IFOP pour le Journal du Dimanche (*avril 2016 : 60 % des Parisiens sont favorables à la piétonisation des berges de Seine rive droite*), et s'inscrit dans le mouvement de toutes les grandes métropoles françaises et mondiales qui reconquièrent les berges de fleuve et les cœurs de ville au profit des piétons et des circulations douces. Dans la droite ligne des engagements de la COP 21, ces projets d'aménagement ont pour objectifs de diminuer la place de la voiture, source majeure de pollution, et de préserver la santé de nos concitoyens. Alors que la pollution atmosphérique tue chaque année 48 000 personnes en France, dont 2 500 à Paris et 6 500 dans la Métropole du Grand Paris, et qu'elle réduit de 2 ans l'espérance de vie des habitants de la Métropole, l'amélioration de la qualité de l'air est une préoccupation majeure pour une majorité de Franciliens. Et l'un des principaux leviers est d'agir sur le trafic routier, celui-ci générant deux tiers des émissions de dioxyde d'azote et 56 % des particules fines (PM 2,5) dans Paris. Il s'agit également d'améliorer le cadre de vie et la qualité de vie des Parisiens et des visiteurs, en leur offrant un nouvel espace de respiration au cœur de la Ville, un nouveau lieu de vie.

Ma responsabilité vis-à-vis des Parisiens, des familles, des enfants qui grandissent dans cette ville, des personnes fragiles est de tout faire pour améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie à Paris. La piétonisation des voies sur berges est un projet clé pour atteindre cet objectif. Il a été construit de manière rigoureuse, dans le cadre d'une large concertation.

Je rappelle ainsi les objectifs qui ont été approuvés pour cette opération lors de la séance des 26, 27 et 28 mai 2015 :

- répondre à la nécessité de faire bénéficier le plus grand nombre, et notamment les enfants, **d'un espace de respiration et de promenade** dans le centre de Paris en complémentarité du jardin des Halles qui sera livré à proximité, lutter contre la pollution de l'air et le bruit, réduire la circulation automobile en particulier dans le centre de Paris en l'accompagnant du développement de l'offre de transports collectifs, rendre les berges aux piétons, faciliter les accès au fleuve, améliorer la sécurité des déplacements, mieux relier les deux rives et mettre en œuvre une continuité des parcours piétons, accessibles aux personnes en situation de handicap, et cyclables le long de la Seine et du bassin de l'Arsenal, permettant de relier la Place de la Bastille et la Tour Eiffel ;

- **renforcer la continuité écologique de la Seine et ses abords**, dans le cadre des orientations définies par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, par le plan d'aménagement et de développement durables (PADD) et par le plan biodiversité de la Ville de Paris qui prévoient la mise en valeur de la Seine, la préservation et le développement de la biodiversité ainsi que la végétalisation de certains murs ;

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

- **valoriser ce site unique porteur de l'identité de Paris**, en développant l'intégration urbaine et paysagère pour réduire l'empreinte des infrastructures routières sur les berges et en offrant un paysage nouveau réconciliant la ville et son fleuve, dans le respect de l'inscription du site au patrimoine mondial et des contraintes liées à la crue.

Conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction en vigueur à la date à laquelle a été menée la procédure, le Conseil de Paris a délibéré à la fois sur les objectifs poursuivis et sur les modalités de la concertation, qui ont été particulièrement larges et importantes : 4 réunions publiques dans les 1^e, 4^e, 7^e et 12^e arrondissements, une réunion publique métropolitaine le 17 septembre 2015, une exposition au point « Paris rendez-vous » de l'Hôtel de Ville, une exposition itinérante sur les berges rive gauche puis sur Paris-Plages, des registres associés à tous ces lieux et une concertation en ligne accessible à tous pendant 40 jours à partir du 22 juin (permettant même à ceux partis en vacances tout le mois de juillet de s'exprimer), une marche exploratoire, et une concertation partenariale à l'échelle de la métropole avec la saisine notamment de tous les départements d'Ile-de-France et des collectivités concernées. En outre, ont été organisées, en dehors du cadre de la concertation réglementaire, d'autres actions : la saisine des partenaires institutionnels, des réunions spécifiques d'échanges notamment avec les acteurs économiques, et même un concours de dessin pour les enfants. Près d'un millier de contributions ont été recueillies, dont près de 300 sur les registres et lors des réunions publiques de juin à septembre 2015. Si l'on ne tient pas compte des « contributions neutres », c'est une nette majorité en faveur du projet qui s'est dégagée avec près de 57 % d'opinions favorables. Sur les deux scénarios proposés, consistant à fermer la voie Georges Pompidou à la circulation soit entre Châtelet et le Pont de Sully sur 1,5 km, soit du tunnel des Tuileries au tunnel Henri IV inclus sur 3,3 km, la piétonisation du tronçon le plus long a été plébiscitée.

Par délibération 2015SG42 des 14, 15 et 16 décembre 2015, vous avez approuvé le bilan de cette concertation préalable et arrêté les caractéristiques du projet d'aménagement des berges de Seine.

En l'espèce, si des critiques ont pu être émises par certaines personnes et relayées par la commission d'enquête, à propos des modalités de la concertation, la procédure de concertation mise en œuvre a en tout état de cause parfaitement respecté les modalités définies par la délibération qui l'a fixée.

A l'issue de la concertation et au regard de son bilan, le projet a été arrêté selon les principes suivants :

Pour compléter la promenade des berges de la Seine André Gorz en rive gauche et celle du Port de l'Arsenal, et ainsi permettre une liaison piétonne et cyclable le long de la Seine entre la Place de la Bastille et la Tour Eiffel, le projet consiste à fermer à la circulation automobile la voie Georges Pompidou sur un linéaire de 3,3 km, de l'entrée du tunnel des Tuileries à la sortie du tunnel Henri IV, dans les 1^e et 4^e arrondissements. La création d'une aire piétonne, par une mesure réglementaire à prendre sur cet axe de compétence municipale après avis conforme du Préfet de Police, permet de libérer totalement de la circulation automobile plus de 4,5 hectares d'espace, soit l'équivalent de la surface rendue aux piétons sur les berges rive gauche. Les espaces piétonnisés sont rendus intégralement accessibles. Cette aire piétonne permet aux cyclistes de se déplacer sur les quais bas en cohabitation avec les piétons à une allure modérée, dans le cadre d'une promenade cyclable qui s'inscrit en parfaite cohérence et en complémentarité totale avec les aménagements du programme vélo.

La chaussée est maintenue dans sa configuration actuelle, sans modification notable des bordures de trottoirs et des avaloirs, préservant la réversibilité de l'aménagement et la possibilité le cas échéant de rétablir la circulation. Le fond de quai fait l'objet d'aménagements légers, instaurant un équilibre entre des zones de platelage en bois permettant une libre appropriation du lieu et l'installation de mobiliers, des espaces davantage végétalisés au sol et ponctuellement sur les murs pour renforcer la biodiversité, et quelques zones ludiques et sportives pour tous les publics. La topographie de la berge n'est pratiquement pas modifiée, pour laisser libre l'écoulement des eaux en cas de crue. Les quelques éléments de platelage complémentaires qui recouvriraient ponctuellement la voirie pour améliorer le confort du site, seront démontés en cas de crue.

Au pied de l'Hôtel de Ville, la piétonisation des berges offre l'opportunité de décloisonner le square Fédérico-Garcia-Lorca, de lui donner un nouveau visage plus ouvert sur son environnement immédiat, d'y renforcer la végétation au profit des riverains, des familles et des promeneurs de cette promenade rive droite.

Le développement de nouvelles activités économiques et de nouveaux usages en lien avec le fleuve prend appui sur les opportunités qu'offrent les locaux existants en fond de quai et les tunnels.

En outre, en partenariat avec Ports de Paris, le développement d'activités sur le plan d'eau, préservant la sécurité de la navigation et la capacité de cette formidable infrastructure de transport que constitue la Seine, est une réflexion commune constante.

Le projet de délibération qui vous est soumis aujourd'hui a pour objet de prendre acte des résultats de l'enquête publique et notamment des motifs invoqués par la commission d'enquête pour justifier ses conclusions et son avis défavorable, et d'apporter des réponses extrêmement précises à cet avis consultatif.

Enfin, je vous propose de statuer sur l'intérêt général du projet et la poursuite de l'opération.

Par lettre en date du 30 mars 2016, j'ai demandé au président du tribunal administratif de Paris la désignation d'une commission en vue de procéder à une enquête publique relative au projet d'aménagement des berges de la Seine (Paris 1er et 4ème arrondissement) - liaison Bastille/Tour Eiffel. La commission d'enquête dont les membres ont été choisis sur la liste d'aptitude départementale pour l'année 2016 a été désignée par la décision E16000007/75 du Président du Tribunal administratif de Paris en date du 14 avril 2016.

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

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

Un arrêté municipal en date du 17 mai 2016 modifié le 18 mai 2016 publié au bulletin municipal officiel de la Ville de Paris, pris en concertation avec la commission, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique sur le projet d'aménagement des berges rive droite et a fixé les modalités de cette enquête publique dont les principales dispositions, en conformité avec les lois et décrets applicables, disposaient que :

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

Une présentation générale du projet d'aménagement a été faite aux membres de la commission le 12 mai 2016. Au cours de cette réunion un exemplaire de l'étude d'impact a été remis aux membres de la commission, qui ont également effectué des visites sur les lieux à plusieurs reprises.

Le projet est en effet soumis à une évaluation environnementale obligatoire au titre du code de l'environnement, puisqu'il relève de la rubrique 6^{°d}) de l'article R122-2 du code, relative à « toutes autres routes d'une longueur supérieure ou égale à 3 km ». La référence à un projet apportant une modification substantielle à une « autoroute » ou « voie rapide » est d'ailleurs erronée dans le rapport de la commission d'enquête, la voie Georges Pompidou n'étant plus une voie rapide depuis le passage de la vitesse maximale autorisée de 70 km/h à 50 km/h en 2007, puis la mise en place de feux tricolores en 2012.

Saisi de l'étude d'impact par la Ville le 10 mars 2016 au titre de l'autorité environnementale, le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris, a émis un avis, le 10 mai 2016, qui mentionne que « *l'étude d'impact est de bonne qualité* » tout en indiquant la nécessité d'« *approfondissements [...] dans l'analyse des principaux effets du projet* ». La Ville de Paris a en conséquence souhaité apporter des éléments de précision sur cet avis afin que le public puisse en prendre connaissance en même temps que l'étude d'impact. Ils ont notamment porté sur les aspects liés au paysage et au patrimoine, les impacts liés à la circulation et la gestion des risques d'inondation, dans le cadre d'un mémoire en réponse joint au dossier d'enquête.

En outre, à la demande de la commission d'enquête, des compléments d'information ont été intégrés au dossier d'enquête le 17 juin : ils concernent les projets susceptibles d'affecter l'environnement immédiat des berges. Ces projets sont à des degrés divers de maturité et entretiennent un lien plus ou moins fort avec le projet soumis à enquête publique. Ils ne répondent pas aux exigences de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, qui définit les projets « connus » dont les incidences doivent être cumulées avec celles du projet étudié, et ne font aucunement l'objet d'un même programme de travaux au sens de l'article L. 122-1 du code dès lors qu'ils répondent à une temporalité et à des objectifs distincts du projet d'aménagement des Berges rive droite. Ils n'avaient donc pas à être pris en considération au stade de l'étude d'impact. En revanche, les procédures futures, nécessaires à la réalisation des projets une fois ceux-ci arbitrés et finalisés, intégreront, quand cela sera pertinent, l'impact de l'aménagement réalisé des berges rive droite de la Seine.

Le rapport d'enquête, ainsi que l'avis et les conclusions motivées de la commission d'enquête, sont joints en annexe. L'avis défavorable de la commission n'est pas fondé sur l'absence d'intérêt public du projet, la commission ayant choisi de ne pas se prononcer sur ce terrain, sauf à titre subsidiaire. Il est uniquement fondé sur des questions de procédure, qui ne relèvent normalement pas de son action.

La Ville apporte des éléments extrêmement précis et étayés aux différentes considérations, y compris de pure opportunité, qui ont fondé l'avis de la commission.

Sur le périmètre de l'enquête publique :

Le code de l'environnement n'indique pas précisément les modalités selon lesquelles le périmètre de l'enquête publique doit être défini. Toutefois, il précise que doivent être désignées comme lieu où l'avis d'enquête doit être publié par voie d'affiche et, éventuellement, par tout autre procédé, « toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet ». Dans le même sens, un exemplaire du dossier soumis à enquête est adressé pour information « au maire de chaque commune sur le territoire de laquelle le projet est situé et dont la mairie n'a pas été désignée comme lieu d'enquête ».

La cour administrative d'appel de Paris en a déduit, à propos de l'acte I des Berges, qu'il résulte de l'économie générale des dispositions réglementaires régissant les enquêtes publiques « qui se réfèrent toutes à la réalisation de l'opération « sur un territoire », et notamment celles de l'article R.123-15 du code de l'environnement selon lesquelles chaque commune sur le territoire de laquelle l'opération doit être exécutée reçoit un exemplaire du dossier soumis à enquête, que l'enquête publique ne doit s'étendre qu'au territoire sur lequel se situe le projet d'opération ». La cour en avait déduit que les communes proches de Paris, dont le territoire ne supportait pas le projet, n'avaient donc pas à être regardées comme des communes concernées par l'enquête publique.

Le critère pertinent, pour déterminer le périmètre de l'enquête publique, n'est donc pas celui de l'impact du projet, mais celui du territoire sur lequel se trouve le projet. Il est dès lors pertinent de retenir le territoire des arrondissements sur lequel le projet trouve à s'implanter et non pas, comme l'indique la commission, « toutes les zones dans lesquelles ledit projet est susceptible d'entraîner des conséquences positives ou négatives notables », qui relèvent en revanche du périmètre de l'étude d'impact – et ce qui a été fait (cf. infra).

C'est donc en allant au-delà des strictes exigences réglementaires que la Ville de Paris a en l'occurrence choisi, outre les seuls 1^{er} et 4^{ème} arrondissements sur lesquels s'implante le projet, d'étendre le périmètre de l'enquête aux 7^{ème} et 12^{ème} arrondissements situés chacun à l'extrémité de la liaison Bastille/Tour Eiffel assurée par la voie Georges Pompidou. Au demeurant, l'information sur l'existence d'une procédure d'enquête publique a également été étendue aux 5^{ème} et 6^{ème} arrondissements.

On notera, par ailleurs, que l'obligation légale de localisation de l'enquête concerne le « territoire » sur lequel se trouve le projet, ce qui renvoie en droit à la collectivité de Paris, les arrondissements ne constituant pas une collectivité. Si la Ville a choisi certains arrondissements, c'est au regard de la réalité de l'organisation institutionnelle de la capitale et non d'une obligation juridique. Aussi, contrairement au raisonnement suivi par les commissaires enquêteurs, l'organisation en arrondissements de la Ville ne pouvait pas la contraindre à étendre le périmètre à d'autres arrondissements, notamment ceux susceptibles d'être impactés, plus modérément en termes de circulation, tels les 5^{ème}, 6^{ème}, et 8^{ème} arrondissements.

De fait, ce périmètre d'enquête n'a pas fait obstacle à une information du public très large et à la possibilité de présenter utilement ses observations, compte tenu des communications dans les journaux, sur les panneaux lumineux de la Ville, de la mise en ligne des principaux éléments du dossier d'enquête

sur le site internet de la Ville mais aussi du retentissement médiatique de l'opération. La participation du public n'était pas limitée aux seuls habitants des arrondissements considérés ni même aux Parisiens et le public a pu déposer des observations dans les arrondissements de son choix même s'il n'y résidait pas.

Cette consultation a donné lieu à une très large participation du public qui a présenté de nombreuses observations. Ainsi le nombre total de contributions écrites recueillies pendant cette enquête, qui s'élève à 292, est très significatif et comprend plus de 50 contributions émanant d'habitants, d'élus et d'entités localisés hors de ce périmètre d'enquête voire plus largement hors de Paris (22), ce qui démontre l'efficacité des modalités d'enquête retenues. A noter qu'une pétition en faveur du projet, versée à l'enquête et qui a recueilli plus de 1100 signatures, a été comptabilisée comme une unique contribution. Si des pétitions contre le projet sont évoquées dans le rapport de la commission d'enquête, elles n'ont toutefois pas été déposées lors de l'enquête et leur existence ne peut être attestée.

A titre de comparaison, les enquêtes publiques conjointes portant sur le réaménagement du pôle RER Châtelet-Les Halles, menées de mi-décembre 2009 à fin janvier 2010, se sont déroulées également dans 4 mairies d'arrondissement (1e, 2e, 3e et 4e). Porté par la Ville de Paris et le STIF, ce projet de réaménagement du cœur du réseau des transports en commun de la région Ile-de-France, qui accueille 550 000 voyageurs et 1500 trains par jour (et dont les impacts sur la vie des Franciliens vont bien au-delà des 4 arrondissements centraux), a fait l'objet de seulement 73 contributions.

De même, l'enquête publique relative au projet important et structurant de prolongement du tramway T3 entre la porte de la Chapelle et la porte d'Asnières (avec des impacts dépassant le strict périmètre opérationnel des travaux) s'est déroulée du 27 mai au 27 juin 2013 dans 3 points d'enquête de Paris intra-muros (17e et 18e) et a recueilli seulement 71 contributions.

Au final, les diverses modalités de l'enquête ont permis une très bonne information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération. Au regard de tous les éléments rappelés, il ne peut être sérieusement soutenu que la sincérité de l'enquête, critère fondamental de la jurisprudence, n'a pas été assurée dans les meilleures conditions.

La critique selon laquelle l'enquête n'aurait pas mis à même les personnes directement intéressées par les conséquences négatives ou positives du projet de faire valoir leurs observations n'est pas fondée.

Sur le périmètre géographique de l'étude d'impact :

Aucune disposition législative ou réglementaire ne détermine précisément ce que doit être le périmètre de l'étude d'impact. Le périmètre défini doit cependant être pertinent. A cet égard les périmètres d'étude pris en considération dans l'étude d'impact, peuvent être plus ou moins étendus en fonction des thématiques abordées puisque la réglementation impose que l'analyse soit faite à l'échelle la plus adaptée. Ainsi, plusieurs aires d'études ont été utilisées dans l'étude d'impact : le périmètre opérationnel, le secteur d'étude qui correspond à un rayon de 300 m de part et d'autre du périmètre opérationnel, mais aussi l'aire d'étude élargie, qui intègre les arrondissements concernés par le projet (1e et 4e) « voire le territoire communal de Paris », ainsi que plus globalement l'Ile-de-France. En effet, et contrairement à ce qui a pu être répété par les opposants au projet, les impacts sur la circulation n'ont pas été examinés seulement dans Paris intra-muros : ils ont été analysés à l'échelle de l'Ile-de-France, bien au-delà du seul périmètre d'enquête. Ainsi, comme pour l'acte I des Berges, le projet a eu un périmètre d'analyse large.

Ainsi il est inexact d'affirmer qu'aucune étude n'a été réalisée sur l'impact du projet en dehors des murs de Paris. En réalité, si aucune étude plus précise n'a été réalisée sur ce point, c'est parce que l'impact mesuré à l'extérieur de Paris, par le projet considéré, est faible. Ainsi, l'étude d'impact montre qu'il y a bien eu trois champs d'analyse du projet, du plus large au plus restreint. Il est notamment relevé (étude d'impact page 307) : « *En heures de pointe du matin, il a été mis en évidence : - des impacts mineurs sur l'A86 avec une augmentation du trafic au niveau de La Courneuve, Bobigny et Noisy le Sec de plus de*

6 % avec plus de 200 véhicules par heure ; / des impacts mineurs sur le périphérique avec des augmentations de trafic allant de + 5 % à + 7 % ; / un impact sensible dans Paris intramuros avec une augmentation de trafic : - au niveau de la Porte de Vincennes (+ 225 véhicules/h + 24 %) ; - au niveau de Gallieni (+ 124 véhicules/h + 11 %) ; - sur le boulevard Malesherbes (+ 120 véhicules/h + 14 %) ; sur l'avenue Foch jusqu'à la Porte Dauphine (+ 100 véhicules/h + 11 %). » De même est-il précisé, s'agissant des heures de pointe du soir : « on constate l'absence d'impact sur l'A86 et sur le périphérique. Néanmoins il est mis en évidence un impact sensible dans Paris intramuros (...) » (étude d'impact p 309). Le périmètre comprend donc la banlieue, le périphérique, et Paris intra-muros.

Sur la base des études de report de circulation à cette échelle régionale, les impacts en matière de qualité de l'air et de bruit ont été examinés sur le périmètre pertinent au regard des niveaux de report et des exigences réglementaires.

La réalisation du volet « air et santé » de l'étude d'impact a été menée selon les principes énoncés dans la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières, qui définit quatre niveaux d'étude (de I à IV, du plus exigeant au moins exigeant en termes d'analyse et d'information) en fonction de la charge prévisionnelle de trafic et du nombre de personnes concernées par le projet. Dans le cadre du projet d'aménagement des berges de Seine, une étude de niveau II a été réalisée, rehaussée au niveau I au droit des sites sensibles (écoles, crèches, hôpitaux, résidences de personnes âgées...) présents sur le domaine d'étude. L'analyse a été menée sur 55 tronçons de voirie cohérents intégrant les quais hauts rive droite, les quais bas et certaines voies connexes comme les ponts, la voie Mazas, la rue Agrippa d'Aubigné, la rue de l'Amiral de Coligny, la place du Châtelet (à titre de comparaison, l'étude d'impact relative à l'acte I des berges en avait analysé 45). A noter que le volet « air et santé », pour les infrastructures routières, vise d'une part à déterminer le tracé routier minimisant l'impact de la pollution de l'air sur la santé des populations et, d'autre part, à évaluer les risques sanitaires individuels et collectifs auxquels sont soumis les personnes et populations vivant dans la zone concernée pour proposer d'éventuelles mesures de lutte contre la pollution atmosphérique et informer les populations. En l'occurrence, il ne s'agit pas ici de créer une nouvelle infrastructure routière, qui générerait du trafic supplémentaire, mais bien de supprimer, fonctionnellement parlant, une voie existante. C'est en soi une mesure de lutte contre la pollution atmosphérique, dans une ville où les niveaux de pollution restent élevés et préoccupants. La création de cette voie, si elle n'existait pas, serait évidemment évaluée aujourd'hui de manière extrêmement défavorable en termes d'impacts environnementaux. Comment sa suppression pourrait-elle ne pas être regardée favorablement ?

L'étude acoustique a aussi évalué les incidences des reports de circulation, non seulement sur les quais hauts mais aussi sur d'autres voies de report (beaucoup plus limité) en dehors des 1^e et 4^e arrondissements, comme le Boulevard Saint-Germain (5^e, 6^e, 7^e) ou le Cours Albert 1^{er} (8^e).

L'appréciation portée à cet égard par la commission d'enquête n'apparaît pas fondée : le périmètre de l'étude d'impact a été correctement dimensionné au-delà du territoire parisien. Les études ont démontré que les impacts du projet n'étaient pas significatifs au-delà du secteur qui supporte, sur les quais hauts rive droite, le principal report de circulation, loin devant toutes les autres voies sur lesquelles un report a été identifié.

Sur l'analyse des incidences du projet :

S'agissant de l'appréciation de l'impact sur le trafic, critiquée par la commission d'enquête, il convient de rappeler que, dans son arrêt du 10 juin 2014 rendu à propos de l'acte I du projet Berges, la cour administrative d'appel de Paris avait retenu « que l'étude d'impact est très détaillée en ce qui concerne les effets induits du projet sur la circulation automobile, qui ont été étudiés à partir d'outils de modélisation utilisés également par les services de l'Etat ; qu'elle fait état du report de circulation sur

les voies adjacentes au quai lorsque celui-ci est significatif ; qu'elle n'avait pas nécessairement, alors qu'elle se fonde sur les modèles susmentionnés, à prendre en compte d'autres éléments tels que les données de la circulation pendant l'opération Paris plage ou les crues de Seine ; qu'elle expose des mesures compensatoires consistant en des aménagements des berges hautes, pour organiser les reports de trafic sur ces axes, et retient en outre, à cet égard, un principe de réversibilité des aménagements des berges ».

Le raisonnement est en tous points transposable pour l'opération d'aménagement des Berges acte II : l'étude d'impact est détaillée sur les effets induits du projet sur la circulation automobile, étudiés à partir d'outils de modélisation utilisés également par les services de l'Etat et même, plus précisément, en collaboration avec les services de l'Etat.

La fiabilité du modèle d'études a ainsi été reconnue par l'État et par le juge : le modèle macroscopique de la Ville de Paris est construit à partir de celui de l'Etat (DRIEA) et reprend les données issues de l'EGT (Enquête Globale de Transport) ce qui atteste de la fiabilité des études, comme le relevait l'arrêt précité de la CAA de Paris du 10 juin 2014 à propos de l'acte I des Berges, qui a retenu la fiabilité des données obtenues à partir des outils de modélisation de l'Etat. Les études ont été menées avec exactement les mêmes outils que ceux utilisés pour les études de la rive gauche, qui avaient été jugées de bonne qualité par l'autorité environnementale en 2011. Le Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France a indiqué à la commission d'enquête lors de son entretien avec elle que « les résultats de la simulation macroscopique ont été obtenus en utilisant le modèle largement utilisé à cette échelle et développé par les services de l'Etat (DRIEA) et n'appellent pas de réserves de sa part ». C'est bien le cœur même des modélisations menées par le prestataire de la Ville que de regarder comment l'ensemble du trafic à écouler se reporte sur le réseau viaire en fonction de la capacité (c'est-à-dire du débit maximal admissible) de chacune des voies. Les réserves de capacité d'absorption des véhicules sont -par construction- prises en compte dans le modèle.

Avec ce modèle à la fiabilité reconnue, l'étude d'impact produite à l'enquête conclut à des conséquences limitées au seul territoire de la Ville de Paris.

En effet, les études confirment que l'impact des reports de circulation est concentré et absorbable sur l'hyper centre de Paris et que les reports en banlieue sont extrêmement mineurs. D'ailleurs, l'avis rendu le 16 octobre 2015 par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine sur le projet admet que « les études de trafic tendent à démontrer que la congestion ne se propagera pas jusqu'au réseau routier des Hauts-de-Seine ». Les axes supportant les plus forts impacts sont les quais hauts de la rive droite et, dans une moindre mesure, le boulevard Saint-Germain. Le temps de parcours rallongé dans le sens Ouest -> Est serait, sur les quais hauts entre Concorde et le quai Henri IV, de 8 minutes en heure de pointe du soir (temps de parcours passant de 16 à 24 minutes) et de 11 minutes en heure de pointe du matin (temps de parcours passant de 12 à 23 minutes).

Les études prouvent aussi que la Voie Georges Pompidou reste faiblement utilisée comme voie de transit inter-banlieue. Il ressort de la dernière étude de ce type sur cette voie, réalisée en 2010, que la fonction de transit Ouest/Est (traversée complète de Paris en empruntant au moins la section Tuileries/Bercy de la VGP) concerne un nombre très limité de véhicules, qui peut être estimé à moins de 500 véh/h le matin et moins de 300 véh/h le soir.

Depuis le quai du Point du Jour en entrée sur la Voie George Pompidou depuis Boulogne, seuls 9 % des véhicules effectuent un transit complet à travers Paris le matin ; le soir seulement 5 % ; Si on prend les sept grandes entrées ouest, le taux cumulé de transit représente 6 % des entrées retrouvées porte de Bercy le matin ; le soir seulement 3 %.

En 2016, ces chiffres sont sans doute surestimés. En effet, les aménagements réalisés sur la Voie Georges Pompidou en 2012, avec 6 traversées piétonnes protégées par feux tricolores, ont aussi eu pour

effet de dissuader le transit effectué par cette voie. Les flux de transit mesurés en 2010 ont sans doute eu une évolution comparable à celle du volume de trafic de la voie mesuré à Tuileries, soit une baisse de 23 % entre 2011 et 2014.

Les études ont été conduites à partir de comptages réels et d'hypothèses de trafic conformes à la réalité observée : les études de circulation ont été réalisées entre fin 2014 pour les études macroscopiques et mai 2015 pour les études microscopiques, donc sur la base de comptages récents. Les hypothèses de baisse de trafic utilisées pour un résultat de l'étude à l'horizon 2016 sont même inférieures à la réalité, puisque depuis 2001 le trafic dans Paris baisse en moyenne chaque année de 2 à 3 % (-3 % en 2015). Les hypothèses retenues n'ont donc pas été optimisées pour aboutir à un résultat escompté.

Le retour d'expérience sur les différents grands projets précédents montre également que les résultats des études effectuées sont plus pessimistes que la réalité. Ainsi, sur les projets de tramway T3 sud et Est, les résultats donnaient une baisse de 30 % du trafic sur les boulevards des maréchaux et 15 % sur les radiales. Or, c'est respectivement 50 % et 30 % du trafic constaté en moins, aussi bien pour le premier tronçon au Sud que pour le 2^{ème} à l'Est. Sur les Berges rive gauche, l'allongement du temps de parcours entre la gare d'Austerlitz et le pont Bir Hakeim résultant des études était de 7 minutes maximum : dans la réalité, il n'est que de 2 à 3 minutes, donc très inférieur aux prévisions.

En conséquence, les résultats de la présente étude de circulation ne peuvent pas être considérés comme avantageux ni optimistes mais bien objectifs. En pratique, la réalité est plus favorable que les simulations et la circulation s'adapte aux aménagements réalisés : les allongements de temps de parcours effectifs aujourd'hui sont bien moindres que ce qui avait été prévu par les modélisations.

Ces études rigoureuses ont été validées dans leur méthodologie par les experts, la Cour Administrative d'Appel et les services de l'État. La commission d'enquête n'apporte aucun élément objectif permettant de les contester mais uniquement des « on dit » ; elle reprend des critiques formulées par des contributeurs à l'enquête sans les analyser avec la distance critique nécessaire ou se base sur l'épisode de crue récent dont les conséquences n'ont rien à voir avec la piétonisation des berges. La commission s'appuie en effet sur la crue de juin 2016 pour évaluer l'impact futur de la piétonisation des berges. Pourtant cet épisode est tout à fait exceptionnel par son ampleur et il a entraîné une fermeture de nombreuses voies bien au-delà de ce qui est prévu dans le cadre du projet : non seulement la Voie Georges Pompidou mais aussi tout le linéaire des quais bas entre l'entrée ouest et la sortie est. La fermeture du quai de Bercy a eu un impact très important. Les décisions de fermeture des voies ont été prises très rapidement car la vitesse de montée des eaux était très rapide, empêchant toute anticipation pour les automobilistes. Cette crue a aussi entraîné des arrêts dans les transports en commun (notamment RER C) qui se sont cumulés avec les grèves. Les impacts du projet des berges rive droite s'apparentent plutôt à ceux observables lors des petits épisodes de crue, tel que celui de février 2013, qui a montré qu'il n'y avait pas de report de trafic en dehors de Paris et que le réseau parisien absorbait facilement les reports. La Voie Georges Pompidou est fermée à la circulation tous les étés et tous les dimanches sans que cela entraîne des bouchons similaires à ceux observés lors de la crue de juin 2016.

En outre, la commission d'enquête omet, au sujet des possibilités de report modal, de prendre en compte un certain nombre d'éléments de la politique de développement de l'offre de transports en commun par la Ville de Paris. Comme cela lui a été précisé, la Ville contribue très significativement à la politique de développement de l'offre de transports en commun en Ile de France. Ainsi la contribution au STIF est une des plus grosses figurant au budget de la collectivité parisienne. Avec la décentralisation du STIF en 2005, la part de la Ville de Paris aux contributions publiques du STIF servant à financer le fonctionnement des transports en commun en Ile-de-France est passée de moins de 20 % à 30 % du total des collectivités franciliennes. Le montant de la contribution n'a depuis cessé d'augmenter, pour accompagner l'augmentation de l'offre de transport francilienne (de 203 M€ en 2005 à 381 M€ en 2016).

Cette augmentation significative a permis de renforcer l'offre des différents modes de transport. Ainsi l'offre métro a augmenté de 9 % entre 2004 et 2014. L'offre du RER A a augmenté de plus de 10 % sur la même période. Et l'offre du réseau de surface (bus et tram) a augmenté de 19 % entre 2004 et 2015. L'augmentation des contributions publiques a également permis de lancer le renouvellement du matériel roulant comme le passage aux rames à 2 niveaux pour le RER A ainsi que la modernisation du réseau existant comme l'automatisation de la ligne 1, les travaux en cours sur le RER A et le RER C...

Cette amélioration de l'offre de transport en commun se poursuit à travers de nouveaux projets d'investissement. On peut citer le réaménagement du pôle de Châtelet-Les Halles en voie d'achèvement, la création et les prolongements successifs de la ligne de tramway T 3, le prolongement de la ligne M 11 et du RER E, le prolongement de la M14 à Mairie de St Ouen pour désaturer la ligne 13, le projet de restructuration du réseau de bus parisien qui va faire l'objet d'une concertation dès l'automne 2016. La Ville, le STIF et la RATP travaillent également en vue du prolongement de la ligne 72, et de la création d'une ligne de bus à haut niveau de service sur les quais hauts pour toujours améliorer la desserte en transports en commun.

Enfin, concernant l'interface avec des chantiers en cours ou à venir sur le secteur des quais rive droite, tels que la Samaritaine, les Halles, Climespace, les théâtres de la Ville et du Châtelet, ou Morland, cités par la commission, cette accumulation ne reflète pas la réalité : le chantier des Halles est en voie de finalisation et son impact sur la circulation est nul et les chantiers des théâtres de la Ville, du Châtelet et encore plus de Morland n'interviendront pas avant plusieurs mois, voire plusieurs années, soit bien après la piétonisation des Berges. Ces projets feront l'objet au cas par cas et au moment de l'instruction des dossiers d'un examen précis par les services de la Ville et ceux de la Préfecture de Police des impacts sur les conditions de circulation locales, en tenant compte de la piétonisation des berges qui sera alors effective.

S'agissant de la lutte contre la pollution, le projet entraînera une baisse générale de la circulation engendrant une baisse des émissions polluantes, donc une amélioration de la qualité de l'air.

La commission estime que l'impact positif sur la qualité de l'air n'est pas démontré, dans la mesure où *« pour que le projet puisse non seulement être neutre mais encore avoir les effets positifs sur la pollution automobile assignés au projet, il serait nécessaire que celui-ci entraîne une réduction significative du nombre de véhicules en circulation »*.

Comme le montrent les études, le report principal de circulation sur le quai haut rive droite ne représentera qu'une partie limitée (moins de 25 %) du trafic actuel du quai bas et au global les flux cumulés des quais bas et quais haut seront en forte baisse, engendrant comme le montre le volet air et santé de l'étude d'impact une diminution très significative de la concentration en polluants sur le secteur concerné entre la situation modélisée sans le projet et avec le projet. Le projet réduira les émissions de polluants en moyenne de 38 % pour tous les polluants sur le secteur du projet, au regard de la baisse globale de trafic sur l'ensemble quais hauts/quais bas de la rive droite.

Le projet génère une diminution des concentrations de polluants dans l'air (NO₂, particules fines, benzène...) supérieure à 23 %, et proche de 30 % pour certains, dans cette zone.

Cette étude vient confirmer les effets dûment constatés par Airparif de la baisse de la circulation sur la pollution. Depuis l'engagement en 2001 de politiques de rééquilibrage de l'espace public et de lutte contre la pollution, on constate une baisse de 28 % des déplacements en voiture, soit une baisse tendancielle de 2 % à 3 % par an. L'étude AIRPARIF de juillet 2013 montre que les aménagements réalisés entre 2002 et 2012 aboutissent à une diminution générale du trafic et de la circulation avec un

impact significatif sur la qualité de l'air, du fait d'une réduction des émissions de polluants atmosphériques d'environ 10 % (-11 % pour les oxydes d'azote et -9 % pour les particules fines).

Contrairement à ce qu'indique la commission dans ses conclusions, les 5e, 6e et 8e arrondissements ne subiront pas un report de près de trois quarts des véhicules qui ne pourront plus emprunter la voie sur berges rive droite. Les reports hors quais hauts rive droite sont à la fois beaucoup plus limités sur les itinéraires de report identifiés et plus diffus. Les axes supportant les plus forts impacts sont les quais hauts de la rive droite et, dans une moindre mesure, le boulevard Saint-Germain. Sur le linéaire de 3,2 km de ce dernier, moins de la moitié est impacté (par un report compris entre 170 et 250 véh/h, soit 11 % du trafic de la VGP) le matin tandis qu'à l'heure de pointe du soir, seul un tronçon très limité subit un report de 140 véh/h, soit 6 % du trafic de la VGP.

S'agissant du bruit, les calculs acoustiques montrent une légère augmentation des niveaux de bruit sur les quais hauts, au maximum de l'ordre de 1 dB(A), et sur les zones de report de trafic, les calculs montrent que l'incidence acoustique prévisible est également très faible, inférieur à 0,5 dB(A) – par exemple 0,2 dB(A) sur le boulevard Saint-Germain - : aucun ressenti de la part des riverains n'est possible pour de tels écarts, alors que la diminution du bruit sur les berges peut aller jusqu'à 20 dB(A) à certains endroits, ce qui est considérable.

Comme le bilan des berges rive gauche et les études Bruitparif l'ont montré, en dépit des reports sur le quai haut, la situation du point de vue des nuisances sonores est globalement meilleure après la mise en œuvre de la piétonisation. La commission d'enquête se borne à mettre en doute la validité du rapprochement avec l'opération Berges rive gauche, et à noter une hausse du niveau sonore la nuit en quai haut, alors que les niveaux sonores ont diminué en moyenne de 10 dB(A) au niveau du point situé port de Solferino, qu'ils ont diminué entre -0,5 et -1,8 dB(A) selon les périodes et le type de jour au niveau du point situé port des Champs Élysées (face aux berges rive gauche) et augmenté au maximum d'1,5 dB(A) sur le Quai Anatole France, soit une évolution imperceptible en quai haut.

S'agissant des activités économiques, la commission d'enquête affirme que le gain à attendre apparaît trop faible, voire négatif. Pour l'acte I des Berges, la cour administrative d'appel de Paris, dans son arrêt précité, avait relevé que « aucune disposition de l'article L.122-1 du code de l'environnement n'impose que l'étude d'impact d'un projet porte sur les conséquences de ce dernier en matière d'activité économique ».

Là encore, la commission reprend des craintes formulées par des contributeurs à l'enquête sans les analyser avec la distance critique nécessaire et ne s'appuie en définitive sur aucun élément fiable et démontré. Pourtant les exemples de villes ayant limité la place de la voiture dans leur centre et qui connaissent des développements économiques et une attractivité non démentie sont nombreux.

Comme pour la rive gauche et tous nos aménagements urbains, ce projet participe de l'attractivité de Paris sur le plan touristique mais aussi contribue à faire de Paris une capitale innovante et engagée sur le défi climatique, ce qui est une des conditions pour être un écosystème performant et non une ville musée désincarnée.

On sait aujourd'hui, à partir des retours d'expériences à travers la France et le monde (New York, Londres, Séoul, Lyon, Bordeaux...) que ce type de projet, contribuant à améliorer la qualité du cadre de vie, constitue un facteur essentiel dans le choix d'implantation des entreprises.

On peut aussi rappeler quelques exemples comme celui récent de la piétonisation mensuelle des Champs-Élysées, qui suscite l'enthousiasme des Parisiens, des touristes et des acteurs économiques.

La commission d'enquête considère que le projet aurait globalement un impact négatif pour l'économie de la ville, en raison des embouteillages provoqués par la fermeture de la Voie Georges Pompidou, qui risquent d'allonger les temps de transports pour les professionnels et de faire baisser la fréquentation de certains commerces (marchands des quais, grandes enseignes...). Elle affirme que cet impact négatif « semble largement excéder » l'impact positif de la fermeture de la voie sur berge dès lors que les perspectives de développement d'activités nouvelles en lien avec la Seine seraient marginales et limitées économiquement.

D'une part, ces affirmations minimisent le potentiel de développement des activités liées à la Seine. La Ville de Paris dispose en effet de plusieurs locaux en fond de quai sur ces berges rive droite. Dans la perspective d'une possible fermeture de la circulation automobile sur la voie Georges Pompidou, la Ville a prospecté pour identifier des opérateurs économiques et des projets particulièrement remarquables sur le plan social et environnemental, susceptibles de s'installer dans ces locaux.

Les discussions conduites avec les opérateurs économiques intéressés par ces locaux et satisfaisant aux critères sociaux et environnementaux de la Ville laissent présager de leur capacité à créer d'ores et déjà et à brève échéance plus de 40 emplois, à générer un chiffre d'affaires de près de 3 Millions € en année d'activité pleine et à stimuler, dans une zone centrale à fort effet « vitrine », une nouvelle économie (restauration écoresponsable, produits touristiques équitables, économie de la réparation et du réemploi, etc.) à haut potentiel pour Paris.

Quant aux activités économiques à développer par Ports de Paris sur les berges rive droite, même si un nombre limité de nouveaux établissements flottants est attendu, il n'en demeure pas moins que les établissements flottants et l'activité économique de restauration existants, qui n'ont pas été interrogés par la commission d'enquête, escomptent augmenter de manière très significative leur chiffre d'affaires et embaucher du personnel supplémentaire en proposant une offre, tout le long de l'année, diversifiée en plus d'étendre celle très ciblée liée à la manifestation Paris-Plages.

D'autre part, les effets négatifs du projet sur l'activité économique ne sont nullement avérés. La piétonisation est, avec d'autres engagements de la mandature, l'un des outils qui nous permet de faire de la Ville un écosystème performant. En effet, depuis de nombreuses années, la Ville de Paris a engagé une politique volontariste de création d'espaces de logistique urbaine (ELU) en cœur de ville, qui permettent de réduire considérablement le trafic et les encombrements dus aux livraisons terminales. La modification, récemment adoptée par le Conseil de Paris, du Plan Local d'Urbanisme vise notamment à favoriser le développement de ces ELU partout dans Paris.

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

A la suite de la proposition adressée par la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers dans son courrier du 7 juillet au commissaire enquêteur, un groupe de travail réunissant la Chambre des Métiers, le GATMARIF (Groupement des Activités de Transports et de Manutention de la Région Ile de France), la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville et l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) a été mis en place cet été.

De surcroît, la piétonisation des berges rive droite va concourir à renforcer l'attractivité de la capitale en développant de nouvelles activités en lien avec la Seine, en premier lieu le tourisme, mais aussi favoriser des projets de transport fluvial de passagers ou encore de nouvelles implantations de sites de logistique fluviale dans Paris. L'Office du Tourisme et des Congrès de Paris a bien intégré dans sa communication la valorisation d'un aménagement durable et exemplaire tel que celui des berges rive gauche dès sa livraison, dans la mesure où il constitue un élément d'attractivité très important : balades, nature,

activités variées, patrimoine... Tous les publics peuvent y trouver un ou plusieurs centres d'intérêts et les diverses brochures éditées par l'OTCP mettent fortement en avant cet atout supplémentaire de la Capitale. Cette stratégie de reconquête des berges menée par Paris est d'ailleurs très regardée à l'étranger, et de nombreuses délégations et des maires de grandes métropoles se sont déplacés pour visiter les aménagements réalisés sur nos berges, ce qui témoigne du potentiel d'attractivité important d'une Ville qui se tourne de plus en plus vers son fleuve.

Enfin, les activités qui doivent prendre place dans les tunnels ne sont pas déterminées et ne pouvaient donc pas figurer dans l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique – ce que pointe la commission d'enquête – puisqu'elles font l'objet d'un appel à projets lancé à l'échelle de l'Axe Seine, associant HAROPA et les métropoles de Paris/Rouen/Le Havre. D'une part, il ne peut être reproché à la Ville de ne pas avoir intégré des éléments inexistant à ce jour. D'autre part, ces activités ne pourront de toute façon que renforcer l'intérêt économique déjà avéré du projet, en favorisant l'innovation et en contribuant au développement de l'axe Seine. L'étude d'impact s'est néanmoins attachée à préciser que les activités dans les tunnels seront choisies afin d'être compatibles avec les continuités piétonnes et cyclables, dans le respect des objectifs et des résultats de la concertation préalable, et que leurs effets, dans ces « boîtes » que constituent les tunnels, seront nécessairement limités et maîtrisés, tant du point de vue du paysage et du patrimoine environnants, que du bruit ou de la gestion des eaux.

Plus globalement, l'étude d'impact s'est bien attachée à analyser les coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité conformément à l'article R.122-5 du Code de l'environnement. Ces coûts sont en diminution très significative dans le scénario avec projet.

En conclusion, l'enquête publique s'est déroulée selon un périmètre adapté et conforme au droit, en soumettant au public une étude d'impact établie sur un périmètre géographique large adapté aux enjeux environnementaux soulevés par le projet. L'analyse des impacts du projet a été élaborée de manière précise, avec des outils de modélisation éprouvés et selon l'état de l'art, et démontre que ce projet est un projet positif et bénéfique pour Paris, à tous les points de vue.

Il a fait l'objet de nombreux échanges avec les services de l'Etat compétents dans les différents domaines concernés par le projet, dès l'amont de la phase de concertation préalable et tout au long de son élaboration. Plusieurs dizaines de réunions avec les différents services et établissements publics de l'Etat (Préfecture de Police, DRIEA, DRIEE, Ministère de la Culture, Ports de Paris, VNF) ont permis de prendre en compte des prescriptions importantes pour garantir la compatibilité de l'aménagement avec les contraintes du site et les impératifs de sécurité et d'ordre public dans la capitale.

En particulier, le maintien d'une file permettant l'accessibilité des secours en toutes circonstances, notamment en cas de déclenchement de plan d'urgence ou de besoins opérationnels exceptionnels, est assuré.

Surtout, et ce point paraît particulièrement important parce qu'il est passé sous silence par la commission d'enquête, comme pour l'acte I des Berges, la Ville de Paris a retenu un principe de réversibilité. Ce principe permet précisément de répondre aux éventuelles incertitudes relevées par la commission d'enquête relatives aux effets du projet, en dépit des instruments de qualité optimale dont la Ville de Paris dispose et a fait usage. L'étude d'impact le rappelle : « un principe de réversibilité des aménagements a été retenu avec la préfecture de police si les perturbations étaient jugées trop importantes, avec suivi de l'évolution des conditions de circulation dans le cadre d'un bilan global du projet » (étude d'impact page 310). En d'autres termes, si la commission regrette l'absence d'étude plus précise sur l'impact au regard des effets sur le trafic, elle omet le fait que, précisément parce que la mesure de cet impact reste nécessairement sujette à un certain aléa résiduel, la Ville a pris la précaution d'être en mesure de mettre fin à un projet réversible.

Je propose enfin, de manière partagée avec les élus de la Métropole, la mise en place d'un dispositif d'évaluation des impacts réels du projet. Ainsi, nous avons rassemblé un certain nombre d'organismes –

Airparif, Bruitparif notamment – pour mettre en place un dispositif permettant la mesure de l'impact de la piétonisation des voies sur Berges : ainsi, l'impact sur la circulation, sur le bruit et sur la qualité de l'air sera mesuré, permettant de tirer un premier bilan à échéance de six mois, après stabilisation des conditions de circulation, ainsi qu'à l'issue d'une période d'un an. Le projet a également été analysé à l'échelle de la Métropole et nous souhaitons poursuivre les échanges constructifs engagés avec nos partenaires : ainsi, l'impact sur la circulation sera suivi au-delà de la voirie parisienne. Une série de conférences régulières, dont une première en ce début d'automne, sera organisée pour partager ce processus et les résultats de l'évaluation de projet.

Paris sera par ailleurs aux côtés des communes et intercommunalités de la métropole qui souhaitent s'engager dans la même voie afin de lutter contre la pollution et améliorer la qualité de vie des habitants, en accompagnant celles qui souhaitent faire évoluer les tronçons de voirie supportant un trafic routier important, autoroutes ou voies rapides, qui les traversent.

L'enveloppe budgétaire dédiée à ce projet a été ramenée, dans un souci constant de sobriété et d'optimisation des dépenses, à un maximum de 5,5 M€ TTC en investissement, se décomposant selon les postes suivants :

- études : 0,50 M€
- réseaux divers : 0,40 M€
- aménagements paysagers : 0,85 M€
- aménagements sportifs : 0,85 M€
- locaux : 0,8 M€
- éclairage : 0,10 M€
- accessibilité : 0,40 M€
- aménagements de voirie : 0,50 M€
- ouvrages d'art : 0,30 M€
- mesures d'exploitation : 0,30 M€
- provision pour aléas : 0,50 M€.

Le coût de fonctionnement annuel est estimé à 1,5 M€ pour l'entretien et la propreté des espaces de voirie, des espaces verts, des sanitaires et la maintenance des réseaux, mobiliers et équipements divers.

Pour ces raisons et au regard du dossier d'enquête, après avoir pris en compte les observations du public, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, et eu égard aux réponses que la Ville entend y apporter, ce projet, qui répond pleinement aux objectifs d'intérêt général poursuivis par la Ville, doit être déclaré d'intérêt général.

Je vous demande en conclusion de bien vouloir :

- prendre acte des résultats de l'enquête publique et notamment des motifs invoqués par la commission d'enquête pour justifier ses conclusions et son avis défavorable, en y apportant les réponses énoncées ci-dessus,

-réaffirmer la volonté de la Ville de poursuivre l'opération d'aménagement des berges de Seine à Paris 1e et 4e arrondissements en raison de l'intérêt général qu'elle présente et en dépit de l'avis défavorable de la commission d'enquête publique,

- déclarer l'intérêt général de l'opération d'aménagement des berges de la Seine à Paris 1e et 4e arrondissements.

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

La Maire de Paris