

Aménagement des berges de la Seine liaison Bastille/Tour Eiffel (1er, 4e, 7e, 12e)

26/09/2016

Par Mme Anne HIDALGO - Maire de Paris

Seul le prononcé fait foi

Mes chers collègues, le projet de reconquête des berges de Seine rive gauche avait été inauguré en 2013. Il est désormais plébiscité par les Parisiens et les visiteurs de notre ville. Nous vous invitons à prolonger cette expérience réussie en piétonnisant à présent les berges de Seine de la rive droite.

Cette piétonisation avait été pensée avant 2001 et je veux être tout à fait honnête intellectuellement : ce sont les Ecologistes qui portaient ce projet dans la campagne de 2001. Cela a été proposé ensuite en 2008 par Bertrand DELANOË, poursuivi en 2014, puis aujourd'hui en 2016. 15 ans de reconquête de la Seine, débattu avec les Parisiens durant trois campagnes électorales et après de nombreux votes au sein de notre Assemblée, cette vision se concrétise enfin aujourd'hui.

Le projet que nous vous soumettons aujourd'hui est tout à la fois souhaité par les Parisiens, bénéfique sur les plans urbains et culturels et absolument indispensable sur le plan sanitaire et environnemental. Ce projet a respecté toutes les étapes de délibération de notre Assemblée et de concertation.

Après avoir été présenté aux Parisiens et à la Commission d'enquête, ce projet est désormais soumis au vote de notre Assemblée comme le droit le prévoit. Si vous décidez de l'adopter, il fera l'objet au fil des mois d'une évaluation extrêmement précise, en lien avec le Préfet de police car, comme vous le savez, les textes prévoient une décision de la Maire de Paris et un avis conforme du Préfet de police.

Le projet de piétonisation des berges de Seine rive droite a été construit de manière rigoureuse dans le cadre d'une large concertation de plus de quatre mois dans tous les arrondissements concernés et après plusieurs débats en Conseil de Paris et ce, depuis notre élection en mars 2014.

Petit rappel :

juin 2014, premier vœu de l'Exécutif prévoyant que soient lancées les études d'aménagement des berges rive droite dans les 1er et 4e arrondissements visant à accorder la priorité aux piétons et aux circulations douces et à mettre en valeur le paysage des berges, projet adopté à la majorité de notre Assemblée.

Décembre 2014 : adoption du programme d'investissement de la mandature prévoyant l'apaisement des circulations au cœur du projet d'aménagement et de végétalisation des berges de la Seine rive droite, pour lequel nous avons prévu d'investir près de 8 millions d'euros sur l'ensemble de la mandature. Projet adopté, avec une majorité de notre Assemblée.

Mai 2015 : nous approuvons par une majorité les objectifs du projet et le lancement de la concertation sur la piétonisation des berges rive droite.

Décembre 2015 : nous approuvions, à la majorité de notre Assemblée, le bilan de la concertation et le choix du tracé incluant les tunnels.

Aujourd'hui, nous serons amenés à, je l'espère, approuver à la majorité, car nous n'avons pas dans cette Assemblée de 49.3 qui permettrait de passer en force et je m'en réjouis, mais nous avons à approuver aujourd'hui le projet de piétonisation des berges de Seine, après le succès de la piétonisation des berges de Seine rive gauche auprès de ses habitants. Rappelons que plus de 6 millions de visiteurs ont été accueillis en trois ans. Ceux-ci souhaitent que nous reproduisions sur l'autre rive cet aménagement réussi.

Un sondage IFOP, publié il y a quelques jours, montre ainsi que 55 % des Parisiens sont favorables au projet, dont plus de 60 % parmi les habitants du Centre de Paris, et dont 60 % de femmes qui, je vous le rappelle, aux deux tiers sont celles qui utilisent les transports en commun.

À l'issue de la consultation, les Parisiens ont donc opté pour un projet ambitieux visant à piétoniser un linéaire de 3,3 kilomètres, du tunnel des Tuileries au bassin de l'Arsenal.

Ce projet d'aménagement s'inscrit en outre dans le mouvement collectif de toutes les grandes métropoles françaises et mondiales, tendant à reconquérir les berges de fleuve et les cœurs de ville au profit des piétons et des circulations douces. Vous connaissez ces villes, comme Bordeaux ou Lyon en France, mais aussi plus loin Séoul, Rio, New York et bien d'autres sur la planète.

S'il est largement souhaité, c'est aussi que chacun a conscience que ce projet est indispensable sur le plan environnemental et sanitaire. J'en rappelle la principale raison d'être : diminuer la place de la voiture et préserver la santé de nos concitoyens dans la droite ligne des engagements de la COP 21 et de l'accord historique de Paris.

Dans la métropole de Paris, la pollution de l'air provoque 6.500 décès chaque année et prive les habitants, mais cela importe visiblement peu la santé des habitants de Paris, de plus de deux ans d'espérance de vie.

Ces chiffres sont inacceptables au regard de notre capacité collective à les faire baisser. Nous savons comment nous attaquer à la pollution en réduisant bien sûr le trafic routier, car celui-ci génère aujourd'hui deux tiers des émissions de dioxyde d'azote et 56 % des particules fines dans Paris. C'est trop, c'est infiniment trop et, nous qui savons, nous avons la responsabilité d'endiguer ce funeste phénomène.

Bien sûr j'entends le point de vue de chacune et de chacun, mais ce projet est indispensable car précisément il améliorera le cadre de vie et la santé de tous les Parisiens. Nous devons agir vite contre cette pollution qui tue.

Cinq grands professeurs de médecine, spécialistes reconnus des maladies respiratoires, chefs de différents services de pneumologie, ont publié récemment une tribune sur le JDD.fr pour défendre ce projet de piétonisation. Ils déclarent qu'il s'agit d'une, je cite : "mesure utile à la préservation de la santé de tous". Leur message est clair. Je cite : "Il est urgent d'agir contre la pollution de l'air, ne rien faire, c'est se rendre coupable de non-assistance à personne en danger."

En dépit de l'urgence, la Commission qui a conduit l'enquête publique sur la piétonisation des berges, entre le 8 juin et le 8 juillet 2016, a émis le 9 août un rapport concluant un avis défavorable. Mais conformément au droit, cet avis est consultatif.

Le rôle du commissaire-enquêteur, au sens des textes, est d'organiser le débat et d'assurer l'information des citoyens, de retranscrire les avis recueillis et de fonder les observations de la Commission sur le respect des textes en vigueur.

Je souhaite donc apporter les réponses factuelles, les seules opposables dans le cadre du droit qui régit les Commissions d'enquête publique en matière d'urbanisme et d'aménagement.

La piétonisation de la rive gauche de la Seine présente un bilan très positif en matière de qualité de vie et d'écologie, avec une diminution en moyenne de 15 % du dioxyde d'azote sur le site, avec le développement rapide de la biodiversité, des reports de circulation maîtrisée et une forte diminution des niveaux de bruit sur les berges au niveau du quai, de jour comme de nuit.

Des résultats similaires seront atteints grâce à la piétonisation de la rive droite. Comment penser, en effet, qu'en fermant une infrastructure automobile, on ne réduit pas l'impact en termes de pollution ? Tout comme la création d'une voie de circulation crée du trafic, la suppression d'une voie circulée induit nécessairement une baisse du trafic automobile. Alors, dans ce cas, pourquoi attendre ? Nous devons faire vite et suivre la voie définie ici même à Paris par tous les Etats du monde, il y a moins d'un an, lors de la COP 21.

Nous avons signé à cette occasion un document, extrêmement important pour l'avenir de notre planète, qui s'appelle l'Accord de Paris. Certains l'ont peut-être déjà oublié, nous ici, non. Nous n'avons plus aucune excuse pour choisir l'immobilisme.

La Commission d'enquête estime que le périmètre d'enquête est insuffisant, étant limité aux quatre arrondissements d'implantation du projet : 1er, 4e, 7e et 12e. Cet argument ne tient pas au regard du droit et ce pour deux raisons : d'abord, parce que le périmètre de l'enquête publique a été défini par la Commission d'enquête elle-même, avant qu'elle ne lance ses travaux. Et donc, la Ville n'en est pas comptable.

Ensuite, parce que la Cour administrative d'appel de Paris précise justement, dans son arrêt du 10 juin 2014 concernant les berges rive gauche - parce que je vous rappelle qu'il y a eu des recours sur la fermeture des voies sur berges rive gauche, aujourd'hui chacun prend plaisir à s'y promener et oublie qu'il y a eu des oppositions farouches. Mais que disait la Cour administrative d'appel en juin 2014 ? L'enquête publique ne doit s'étendre qu'au territoire sur lequel se situe le projet de l'opération.

La Commission d'enquête estime par ailleurs ne pas disposer d'éléments suffisants concernant les conséquences sur la circulation dans les villes limitrophes de la Capitale. Nous avons pourtant fourni des études d'impact absolument incontestables réalisées par les bureaux d'études indépendants reconnus : Systra et Arcadi.

Ces études démontrent que la piétonisation des berges rive droite ne créera aucune augmentation sensible de trafic, ni de pollution dans les villes de la métropole du Grand Paris. Ces études que nous avons souhaitées - nous les avons décidées, sans qu'elles ne nous soient imposées - ont été réalisées sur un périmètre allant jusqu'à l'A86 et elles 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 quasi inexistantes.

La piétonisation des berges de Seine rive gauche avait soulevé des inquiétudes, des oppositions, des blocages. Rappelez-vous, disons-nous les choses : votée en 2008 par l'équipe municipale conduite par Bertrand DELANOË, devant être mise en œuvre en 2010, la mise en œuvre de la piétonisation des berges de la rive gauche s'est trouvée confrontée à un blocage à l'époque du Gouvernement de

M. FILLON - je passe sur qui était Ministre de l'Environnement à l'époque - mais qui a bloqué ce projet en donnant l'ordre à l'administration du Port, mais aussi à l'ancien Préfet de police - qui pourtant ici même, Michel GAUDIN, avait dit son soutien à ce projet - avait donné l'ordre à l'administration de ne pas travailler avec la Ville de Paris pour la piétonisation des berges de la rive gauche. Il a fallu attendre 2012, le Gouvernement de Jean-Marc AYRAULT, pour que soit levée cette interdiction faite aux administrations de l'Etat de travailler avec l'Exécutif parisien pour la mise en œuvre d'une mesure pourtant votée par l'Assemblée législative pour décider de Paris, à savoir cette assemblée parisienne.

La piétonisation, après quelques semaines de fermeture des voies sur berges sur la rive droite, nous pouvons d'ailleurs déjà dresser un premier bilan. Les faits sont là. Les relevés de la circulation réalisés au mois de septembre par la Direction de la Voirie et des Déplacements montrent que, contrairement à ce qui avait été affirmé par certains, on circule dans Paris en ce mois de septembre. L'allongement de la durée des parcours est plus faible que ce que les études prédisaient. Il est de huit minutes maximum sur le parcours Tuileries-Henri IV, mais il est beaucoup plus faible sur des parcours plus longs. En effet, sur le quai de Bercy, on circule mieux. Les automobilistes se rendant, par exemple, dans le Val-de-Marne, rattrapent sur le quai de Bercy le temps perdu en amont sur les quais hauts.

La Commission d'enquête estime, enfin, que si le projet génère des embouteillages, cela pourrait entraîner un effet négatif sur l'économie locale. Cette affirmation est infondée et non étayée. Au contraire, de très nombreuses études et expériences dans le monde démontrent qu'à l'inverse, la qualité du cadre de vie, dont participe fortement la qualité de l'air et des espaces publics, constitue un facteur essentiel dans le choix d'implantation des grandes entreprises. D'ailleurs, ces grandes entreprises - cela vous sera rappelé tout à l'heure - sont nombreuses à se réimplanter dans Paris.

Dans les critères de choix d'implantation d'un siège social à Paris, ou ailleurs, le critère de qualité de vie, le critère notamment de pollution d'espace public aménagé, apparaît comme un critère majeur parce que les grandes entreprises ont aussi le souci des collaborateurs et de leur santé lorsqu'ils décident de s'implanter dans un pays étranger au leur.

Comme sur la rive gauche, la reconquête des berges rive droite permettra de développer de nouveaux usages et de générer de nouvelles activités en lien avec la Seine, notamment dans les secteurs du tourisme et du transport fluvial. De nombreux exemples en France ou à l'étranger le prouvent. Nous ne sommes pas la première ville à transformer une voie rapide en voie urbaine ou piétonne et, je vous le dis ici, nous ne serons sans doute pas la dernière. Les Parisiens continueront à être associés au projet pendant toute sa mise en œuvre. Nous voulons pouvoir leur fournir la preuve concrète que celui-ci possède des impacts positifs. Nous allons donc mettre en place un processus d'évaluation du projet avec M. le Préfet de police qui l'évoquera dans un instant, qui devra par ailleurs se prononcer sur l'arrêté que j'aurai à prendre à l'issue de nos délibérations.

Les indicateurs permettant de mesurer l'impact du projet sur la circulation, sur le niveau de pollution et sur le bruit ont été définis et seront suivis pendant plusieurs mois. Les indicateurs sur la circulation mesurent les flux circulés sur l'ensemble des tronçons des berges - quais hauts, rive droite - mais aussi sur les principaux axes de report de circulation, comme le boulevard Saint-Germain. Des indicateurs plus macroscopiques sur l'évolution des volumes de circulation et sur la vitesse moyenne dans Paris et sur le périphérique seront également suivis.

Pour ce qui est de la qualité de l'air, nous travaillons avec Airparif qui mettra en place de nouveaux capteurs permettant de mesurer le niveau de la qualité de l'air dans différents sites potentiellement concernés par le projet et dans un périmètre très large pour vérifier d'éventuels impacts dans Paris

et au-delà de Paris. De la même façon, Bruitparif est associé pour mettre en place un processus de relevé des niveaux de bruit dans le périmètre concerné par le projet.

Nous présenterons, bien sûr, un premier bilan de l'ensemble de ces impacts d'ici six mois, puis dans un an. Le comité de suivi est mis en place avec le Préfet de police qui nous accompagnera dans toute la démarche, mais également en associant la Métropole du Grand Paris.

Mes chers collègues, je l'ai déjà dit, on ne saurait limiter ce projet à un projet d'aménagement urbain. Les enjeux sont bien plus profonds. Il s'agit de santé, de solidarité. Les réserves émises par la Commission d'enquête excèdent le cadre juridique des commissions d'enquête pour se concentrer sur des éléments d'opportunité qui appartiennent à notre Assemblée. Nous ne renoncerons nullement à une étape aussi décisive dans la lutte contre la pollution dans notre ville.

Je le redis : vouloir freiner ce projet, c'est faire preuve d'un déni coupable de l'urgence climatique, déni qui, comme sur la question du diesel, conduira celles et ceux qui n'ont pas agi en connaissance de cause à répondre de leur responsabilité morale et pénale. Mais je ne serai pas la Maire qui aura laissé prospérer le péril environnemental au détriment de la santé des Parisiens qui, pour moi, n'est pas une option. C'est même le sens de mon action.

C'est pourquoi je vous présente aujourd'hui à vous tous, membres de l'Assemblée élue par les Parisiens, cette délibération d'une importance cruciale pour chacun d'eux, car c'est pour eux, pour que les enfants de notre ville puissent respirer, n'en déplaise à celles et ceux qui considèrent qu'au contraire, il faudrait de nouvelles autoroutes, plus de voitures.

Je pense, bien sûr, à la Région Ile-de-France en disant cela, la Région Ile-de-France qui n'investit pas sa compétence en matière de transport et qui se disperse en contestant la compétence des autres collectivités, qu'il s'agisse de la Métropole ou de la ville de Paris. Je vais vous donner un exemple des réponses que nous attendons de la Région Ile-de-France dans le domaine qui est celui de ses compétences propres, à savoir en matière de transport. Par exemple, nous attendons toujours, en application du contrat de plan Etat-région et du contrat particulier signé avec Paris, des nouvelles sur les engagements de la Région sur le financement de plusieurs projets pourtant inscrits dans ce C.P.E.R. Par exemple, le bouclage du T3 à l'Ouest et à Nation. Rappelons que le T3 est emprunté par beaucoup d'habitants franciliens, car un usager sur deux est métropolitain.

Autre dossier sur lequel nous attendons des réponses : la ligne à haut niveau de service sur les quais hauts qui participera pourtant aux alternatives à la voie Georges-Pompidou et qui permettra de proposer un transport en commun. La prolongation de la ligne 10 du métro jusque dans le Val-de-Marne, à Ivry. Le transport fluvial de personnes qui est au point mort depuis l'arrêt de Voguéo. Nous attendons, avec la Métropole du Grand Paris, des réponses que la Région ne nous apporte pas pour pouvoir déployer des transports de voyageurs sur la Seine, dont nous savons toutes et tous - et sur tous les bancs de cette Assemblée, je crois que l'on est d'accord - qu'il s'agit d'une alternative intelligente à la voiture.

Nous attendons toujours sur les aménagements de vélos. Jusqu'à présent, la Région nous accompagnait financièrement par des subventions pour la construction de pistes cyclables. Nous attendons un engagement de même nature du nouvel Exécutif régional pour nous engager et nous accompagner dans la mise en œuvre de notre Plan Vélo. Nous attendons toujours le renforcement de l'offre de bus, avec la restructuration du réseau de bus qui vient d'être annoncée, mais sur laquelle aucune concertation n'a encore eu lieu avec la Ville de Paris pour permettre une amélioration de l'offre. Nous attendons toujours des réponses sur l'ouverture du métro la nuit. Et je pourrai faire une liste bien plus longue que cela.

Au lieu de cela, on nous annonce la création d'autoroutes. Je demande solennellement, en notre nom à tous et au nom des Parisiens, d'une part, à la Région, de respecter l'Exécutif et la majorité parisienne en travaillant sur ces projets-là, comme nous respectons la majorité régionale et son Exécutif, mais je demande aussi à la Région de se concentrer sur ses compétences et de cesser d'aller discuter les compétences que la loi ne lui accorde pas, qu'il s'agisse à Paris ou dans la Métropole du Grand Paris.

Je demande aussi solennellement que la Région explique quelles sont les nouvelles autoroutes qu'elle envisage de faire, dans quelles villes, dans quels arrondissements seraient-elles susceptibles de passer, pour quel programme, dans quelle durée, avec quelle procédure ? Je demande que, puisque l'annonce a été faite en grande pompe, nous puissions être tenus au courant, que les Parisiens sachent si la Région Ile-de-France a prévu de nous faire traverser de nouvelles autoroutes et, sur le Plan engagé par la Région Ile-de-France, où déboucheraient-elles. Je pense que chaque citoyen de cette métropole et de cette région, y compris les Parisiens, le droit de savoir. Bref, avec le succès de la piétonisation de la rive gauche qui, aujourd'hui, fait consensus, nous transformons cette autoroute urbaine en espace de liberté et de respiration offert à tous. Nous apportons donc les solutions du XXIe siècle aux Parisiens qui nous ont élus et pour lesquels nous travaillons.

Je vous remercie.