



Secrétariat Général de la Ville de Paris

**2015 SG 42** Aménagement des berges de la Seine liaison Bastille/Tour Eiffel (1e, 4e, 7e, 12e) - bilan de concertation et projet arrêté

PROJET DE DELIBERATION  
EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La poursuite de la reconquête des berges de la Seine au cœur de notre ville, dont les orientations ont été présentées lors de la séance des 26, 27 et 28 mai 2015, vient de faire l'objet d'une phase de concertation préalable intense et riche, qui s'est achevée en octobre, après notamment une réunion publique métropolitaine le 17 septembre et le recueil des avis des collectivités ainsi que des acteurs institutionnels et économiques.

Les objectifs qui ont été approuvés pour cette opération sont rappelés ici :

- 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 des parcours cyclables le long de la Seine et du bassin de l'Arsenal, permettant de relier la Place de la Bastille et la Tour Eiffel ;

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

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

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

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, arrêté à l'issue de la concertation et sur lequel la suite des procédures s'appuiera, est ensuite développé.

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

---

Lors de la séance des 26, 27 et 28 mai 2015, votre assemblée a approuvé les objectifs et les modalités de la concertation préalable relative au projet d'aménagement des berges de la Seine – liaison Bastille/Tour Eiffel. 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 spécifiques généralement moins impliqués dans les processus de concertation (notamment les enfants, les acteurs économiques...).

La concertation a été ouverte le 22 juin et s'est achevée en octobre, selon les modalités suivantes :

- **4 réunions publiques** dans les 1<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> arrondissements, présidées par un ou plusieurs des adjoints à la Maire, Pénélope KOMITES, Jean-Louis MISSIKA et Christophe NAJDOVSKI, en présence du Maire de l'arrondissement concerné. Encadrant la réunion du 2 juillet dans le 1<sup>e</sup> et celle du 6 juillet dans le 7<sup>e</sup>, les réunions du 23 juin dans le 4<sup>e</sup> et du 8 juillet dans le 12<sup>e</sup> ont même réuni les deux maires d'arrondissement, Catherine BARATTI-ELBAZ et Christophe GIRARD. Des dépliants d'information ont été distribués en réunion afin de transmettre des informations aux participants ;
- Une **réunion publique métropolitaine** présidée par la Maire de Paris le 17 septembre 2015, en présence de ses adjoints Pénélope KOMITES et Jean-Louis MISSIKA, ainsi que des maires d'arrondissement Catherine BARATTI-ELBAZ, Christophe GIRARD et Jean-François LEGARET, avec la tenue d'un **registre** ;
- La tenue d'**une exposition** au point « Paris rendez-vous » de l'Hôtel de Ville ; d'une exposition itinérante sur les Berges Rive gauche à Paris 7<sup>ème</sup> puis sur Paris-Plages ;
- La tenue de **registres** dans les 1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> arrondissements ainsi qu'à Paris rendez-vous, Paris Plages et sur les Berges Rive gauche ;
- Une **marche exploratoire** sur le site du projet le 5 juillet 2015 ;
- Une concertation en ligne avec **une campagne participative sur le site Madame la Maire j'ai une idée** du 22 juin au 31 juillet 2015 et des informations sur le site [www.urbanisme.paris.fr](http://www.urbanisme.paris.fr);
- Une **concertation partenariale**, à l'échelle de la Métropole : saisine des départements et collectivités concernées d'Ile-de-France, et saisine des partenaires institutionnels.

Ont également été menées en dehors du cadre de la concertation des actions informelles destinées à informer le public et recueillir ses observations diverses et variées parmi lesquelles on peut citer :

- Des **réunions spécifiques d'échanges** avec les associations de cyclistes, les associations de personnes en situation de handicap, les bouquinistes, les acteurs économiques ;
- Une **concertation avec les enfants** via un concours de dessin « Imagine tes berges ».

## **1. Les grands enseignements de la concertation**

---

Les réunions publiques et la marche exploratoire ont rassemblé plus de 366 personnes sources de plus de 83 contributions, questions et idées, auxquelles il faut ajouter les 150 contributions et 487 commentaires sur le site *Madame la Maire j'ai une idée* ainsi que les 213 contributions sur les registres. Cette mobilisation du grand public a permis de récolter et de traiter dans le cadre du bilan 933 contributions à la concertation sur l'acte II des berges de Seine. Si l'on peut noter un volume de contributions moins important que pour l'acte I des berges, c'est aussi parce la faisabilité d'un tel projet de fermeture à la circulation d'une voie expresse a été démontrée et qu'il ne suscite plus autant de réactions.

La pluralité de ce matériau permet de réaliser un bilan détaillé portant principalement sur le diagnostic citoyen du site, les usages des berges redonnées aux circulations douces classés en cinq thématiques (se déplacer/ accéder, mettre en valeur les bords de Seine, se divertir / se cultiver, se dépenser, travailler/se restaurer en bord de Seine) et en cinq localisations (tunnel des Tuileries, port du Louvre/Châtelet, port de l'Hôtel de Ville, port des Célestins, tunnel et Port Henri IV) ainsi que sur la perception de la vie et la conception du projet.

Au regard de cette analyse, il ressort que 45,25 % des contributeurs expriment une opinion clairement en faveur du projet ou, de façon constructive, propose des usages sur les berges reconquises. Les opinions défavorables représentent 34,44 % des contributions. 20,31 % de ces contributions n'expriment pas d'opinions en faveur ou en défaveur du projet.

Si l'on ne tient pas compte des « contributions neutres », c'est une nette majorité en faveur du projet qui se dégage avec **près de 57% d'opinions favorables**.

L'analyse montre que les opinions défavorables sont motivées principalement par des craintes sur le report de circulation, les embouteillages, l'accessibilité au centre de Paris, la pollution et l'impact économique de la piétonisation de la voie Georges Pompidou. Beaucoup s'appuient sur l'expérience, selon eux, négative, du point de vue de la circulation, de la propreté et de la tranquillité, de la rive gauche des berges de Seine ou de Paris Plages. Les opinions positives apparaissent moins revendicatives, elles transparaissent dans des propositions d'usages divers. Beaucoup des contributeurs favorables au projet insistent sur la nécessité écologique d'une telle mesure et sur la place libérée pour les modes actifs (piétons et vélos) et de nouveaux usages. Beaucoup se fondent sur la réussite de la rive gauche des berges de Seine ainsi que sur celle des berges aménagées à Lyon et à Bordeaux pour étayer leur propos.

Les thématiques sur lesquelles les contributeurs se sont exprimés sont les suivantes : le sujet de la mobilité et des déplacements a recueilli 28,6 % des avis de la concertation. 17,1 % des contributions portent sur la question de la mise en valeur des berges de Seine (patrimoine, identité, paysage, végétalisation). La problématique de la conception et la vie du projet a généré 12,2 % des avis. 9,7 % de la participation citoyenne concerne le divertissement et la culture sur les bords de Seine. Le thème économique (travailler/se restaurer en bord de Seine) et le sujet des activités sportives (se dépenser en bord de Seine) ont chacun récolté 5,3 % et 6,2 % des avis. Enfin, 20,9 % des contributions demeurent inclassables : elles sont souvent de simples critiques politiques, des commentaires hors-sujet ou des discussions animées entre participants.

Sur l'ensemble des remarques, contributions et idées de la concertation, quand les participants se prononcent pour un scénario, ils adhèrent quasi systématiquement au plus long des deux. En effet, 38 contributions se positionnent pour le scénario de 3,3 km de zone piétonne, justifiant ce choix par la nécessité d'une cohérence d'ensemble et d'une continuité piétonne et paysagère. Seuls deux contributions demandent la réalisation du scénario de 1,5 km, afin d'expérimenter et de mettre en place la piétonisation par étapes. Les nombreuses contributions sur les usages des tunnels marquent aussi de fait la préférence pour le scénario n°2, le plus ambitieux.

Lors de la réunion publique du 2 juillet, le maire du 1<sup>er</sup> arrondissement, tout en partageant l'objectif de réduction de la circulation dans le centre de Paris, a plaidé pour le contre-projet présenté par l'opposition municipale, qui piétonnise alternativement le quai haut et le quai bas. La Maire du 7<sup>ème</sup> arrondissement a fait part lors de la réunion de concertation du 6 juillet de ses préoccupations relatives aux reports de circulation et a indiqué qu'il convient de travailler sur les usages, en veillant sur les berges aux questions de propreté, de sécurité et de nuisances sonores soulevées par les participants.

Au-delà des échanges tenus lors des réunions de concertation du 23 juin et du 8 juillet, les maires des 4<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> arrondissements ont fait part par courriers de leur soutien au projet et de leur préférence pour le scénario 2, tout en soulignant l'intérêt des perspectives offertes en termes de liaison urbaine par ces berges piétonnes et en formulant, notamment, des propositions d'évènements pouvant y prendre place, comme des journées des plantes ou une manifestation littéraire.

Concernant les collectivités d'Ile-de-France concernées, les différents avis collectés demeurent partagés sur les principes du projet, certains félicitant la Ville Paris pour son initiative de continuité de reconquête et d'embellissement des rives de Seine, et la remerciant pour sa démarche de concertation élargie actant le caractère métropolitain du projet. D'autres, outre une critique des modalités d'association des communes dans cette phase de concertation, s'inquiètent des impacts du projet sur leur territoire et demande des précisions en termes d'études d'impact et de mesures d'accompagnement. Il ressort des avis exprimés 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, et affiner les impacts du projet sur les conditions de circulation, qui sont moindres dans le scénario 2.

Les avis exprimés par les partenaires institutionnels montrent un intérêt pour le projet, et chaque partenaire se positionne sur les sujets relevant de ses domaines d'intervention. La majorité des remarques concerne la thématique de la mobilité et des déplacements de ce projet, avec des interrogations, des demandes d'études complémentaires, voire des réserves sur certains aspects du projet au regard de ses impacts. Globalement, on note aussi une adhésion à la démarche engagée par la Ville, avec une volonté d'être associé au processus de projet pour examiner conjointement ses caractéristiques et intervenir dans son élaboration aux côtés de la Ville. Sur l'aspect domanial, il est rappelé par la Préfecture de la Région Ile-de-France, Préfecture de Paris, que les berges entre le Pont des Arts et l'entrée du Port de l'Arsenal relèvent du domaine public fluvial et sont propriété de HAROPA-Ports de Paris. Le régime des différentes superpositions de gestion de ce domaine au profit de la Ville, liées à la construction de la voie sur berges initiale puis de son prolongement via le tunnel Henri IV, est précisé et devra faire l'objet d'ajustements et de modifications dans le cadre des futures étapes d'autorisation du projet.

La concertation informelle auprès des associations de cyclistes, des associations de personnes en situation de handicap et des bouquinistes a permis de faire émerger une nette préférence pour le scénario 2 de la part de l'ensemble des représentants ayant participé aux échanges organisés spécifiquement sur le projet. Les avis des acteurs économiques sont plus contrastés sur le projet : la CCIP indique être d'accord pour dissuader sur la Voie Georges Pompidou le trafic de transit et s'associe à toutes les mesures visant à améliorer la qualité de vie des parisiens, tout en soulignant la priorité à donner à tous les professionnels pour circuler ; le MEDEF Paris est inquiet et conteste les impacts limités, pourtant mesurés objectivement, de la piétonisation de la rive gauche. La Fédération Nationale des Transports Routiers évoque l'intérêt de la livraison par voie fluviale et souhaite être accompagnée par rapport à

l'ensemble des projets de la Ville. Le Comité des Armateurs Fluviaux indique que le projet est favorable pour les opérateurs touristiques et de fret, mais que le bras « Marie » de la Seine est très sensible et que les activités nautiques gênantes pour la navigation sont à exclure. Pour les commerces des quais hauts, une vigilance s'impose sur une éventuelle concurrence des activités en quai bas.

Enfin, le concours de dessin a permis aux enfants d'exprimer leur souhait de verdure, de jeux, d'activités sportives et ludiques variées.

## **2. Présentation du projet**

---

### ***2.1. Les éléments relatifs aux impacts sur la circulation***

Plusieurs éléments sont à prendre en compte dans le cadre des études sur les impacts du projet : d'abord la baisse tendancielle du trafic dans Paris intramuros est de 2 % par an en moyenne depuis 2001, mais s'accélère ces dernières années pour atteindre les 3 % par an depuis 2005. Les aménagements (feux tricolores) réalisés en 2012 sur la Voie Georges Pompidou, conjugués à cette baisse tendancielle du trafic, ont fait baisser de 23 % le volume de circulation entre 2011 et 2014. Le tunnel des Tuileries est passé à 43 000 véhicules par jour en 2014, contre 57 000 en 2011. Un maximum de 2 700 véhicules par heure prend le tunnel aux heures de pointe (matin et soir), à comparer aux 2 200 véhicules par heure de la voie rive gauche avant sa fermeture.

Le taux de transit à travers Paris en provenance des grandes entrées de l'ouest par la voie Georges Pompidou (étude 2010) est relativement faible mais constitue un levier puissant de baisse de la circulation, pour tous ceux qui peuvent contourner le centre de Paris : depuis le quai du Point du Jour en entrée sur la voie Georges Pompidou depuis Boulogne, 9 % des véhicules effectuent un transit complet le matin et 5 % le soir ; depuis les sept grandes entrées ouest, le taux cumulé de transit représente 6 % des entrées retrouvées porte de Bercy (3 % le soir); le débit de sortie de la porte de Bercy comprend 15 % de véhicules entrés par un des 7 grands accès à l'ouest.

Si les simulations réalisées pour les deux scénarios de fermeture des Berges donnent des résultats d'augmentations théoriques des temps de parcours, il est important de savoir que le modèle surestime nécessairement les augmentations des temps de parcours, car il ne prend pas en compte les changements de comportement et de parcours des automobilistes.

Les études sur le scénario 1 indiquent l'apparition d'un point noir au carrefour de sortie de la voie Georges Pompidou sur les quais hauts, rue Edouard Colonne, avec une forte congestion sur les quais hauts jusqu'au Pont Royal ou au Pont du Carrousel. Une file d'attente sur la voie Georges Pompidou, depuis la sortie Edouard Colonne, pourrait en théorie se développer jusque dans le tunnel des Tuileries.

Les temps de parcours et les vitesses des véhicules seraient détériorés par rapport à la situation de référence : allongement théorique des temps de parcours en quais hauts, de Concorde au Quai Henri IV, de 9 minutes en HPS (passant de 16 à 25 minutes) et de 16 minutes en HPM (de 12 à 28 minutes), dans les hypothèses prudentes retenues. L'expérience de la rive gauche a en effet montré que la réalité est davantage favorable que les simulations : l'impact s'est avéré trois fois plus faible que simulé (2 minutes d'allongement de temps de parcours en réalité au lieu de 6 minutes estimées par le modèle).

Le scénario 2 conduit lui à une saturation moindre que le scénario 1 du fait de la suppression de la sortie sur les quais hauts au niveau de la rue Edouard Colonne : il y a en conséquence moins de remontées de file.

Les temps de parcours des véhicules par rapport à la situation de référence évolueraient plus favorablement que dans le scénario 1 avec un allongement théorique en quais hauts, de Concorde au Quai Henri IV, de 8 minutes en HPS (passant de 16 à 24 minutes) et de 11 minutes en HPM (de 12 à 23 minutes), dans les hypothèses prudentes retenues. Là encore, en tenant compte de l'expérience de la rive gauche, on sait que l'on peut attendre un impact réel trois fois plus faible que celui simulé par le modèle.

En conclusion, les études montrent que les impacts sur la circulation en dehors de Paris sont faibles, ce qui devrait rassurer les partenaires métropolitains. Les reports théoriques sont essentiellement concentrés dans la zone centrale de Paris, en particulier sur les quais hauts et le boulevard Saint Germain. Des difficultés plus importantes sont attendues dans la zone centrale dans le scénario 1, avec un point noir au niveau du carrefour entre la voie Georges Pompidou et les quais hauts, que dans le scénario 2. Les augmentations des temps de parcours modélisées sont également plus élevées dans le scénario 1 que dans le scénario 2. Mais encore une fois, ces temps de parcours théoriques ne prennent pas en compte la très probable évolution des comportements réels des automobilistes: l'expérience de la rive gauche a montré que la réalité est davantage favorable que les simulations.

Les études se poursuivent d'ailleurs en lien avec les services de l'Etat (Préfecture de Police et DRIEA), la RATP et le STIF, afin d'affiner les impacts du projet et de tenir compte des autres projets qui doivent permettre d'envisager une nouvelle manière de se déplacer sur la rive droite : le LHNS (liaison à haut niveau de service) sur les quais hauts rive droite à horizon 2020 et le prolongement de la ligne bus 72 vers l'Est, en préfiguration de cette LHNS. En lien avec le STIF et la RATP, la Ville s'engage dans un travail d'études de mesures très précises d'accompagnement du projet, visant à favoriser les transports en commun sur les quais hauts.

## **2.2. Le projet retenu**

A l'issue de la concertation et au regard de son bilan, le projet peut être arrêté de la façon suivante :

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<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements. La création d'une aire piétonne, par une mesure réglementaire à prendre sur cet axe de compétence municipale après avis conforme de la Préfecture 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. Cet espace est intégralement compris, à l'exception de son extension à l'Est du Pont Sully, dans les 365 hectares du bien « Paris – rives de la Seine » reconnu patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, qui commande un grand respect de ce site historique exceptionnel au cœur de Paris et des caractéristiques qui ont prévalu à son inscription.

Conformément aux engagements exposés dans la communication au Conseil de Paris de septembre 2015 sur l'action de la collectivité parisienne en direction des parisiens en situation de handicap, les espaces piétonnés sont rendus intégralement accessibles afin de permettre sur ce nouveau lieu urbain les déplacements sans restriction des personnes à mobilité réduite, des personnes déficientes visuelles ou auditives, comme des parents avec une poussette et des touristes transportant des bagages. L'accessibilité aux berges depuis le quai haut est assurée par des dispositifs adaptés pour compléter le cas échéant les rampes aménagées en 2012 conformément aux normes, en fonction des études d'insertion et en lien avec la commission d'accessibilité départementale.

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 2015-2020 voté par cette assemblée en avril dernier, qui prévoit le développement d'un véritable réseau express vélo sur les quais hauts. Une connexion d'intérêt majeur est créée à l'Est avec la piste vélo accessible aujourd'hui uniquement pendant les opérations Paris-Respire et Paris-Plages, située le long de la voie Georges Pompidou dans le 12e arrondissement.

L'intégration de la réversibilité de l'aménagement vis-à-vis de la circulation, la prise en compte du caractère inondable du site (avec le nécessaire respect du plan de prévention des risques d'inondation du département de Paris révisé au titre des servitudes d'urbanisme, d'une part, et de la loi sur l'eau au titre du code de l'environnement, d'autre part), le respect de son caractère historique et patrimonial exceptionnel en lien avec les architectes des bâtiments de France et l'UNESCO, le souci de limiter les coûts d'aménagement et d'exploitation et de garder le bénéfice des travaux réalisés en 2012 lors de l'acte I des berges entre le Port Henri IV et l'Hôtel de Ville, ainsi que la volonté de préserver la capacité du site à accueillir des manifestations locales et des événements plus importants, à l'instar de l'opération Paris-Plages et des grands rendez-vous métropolitains, nationaux et internationaux, notamment culturels et sportifs, sont autant de contraintes qui imposent une grande sobriété de traitement de la voie sur berge elle-même.

La chaussée est maintenue dans sa configuration et sa largeur actuelles, sans modification des bordures de trottoirs et des avaloirs. Les équipements routiers, comme les feux tricolores et certaines glissières de sécurité, sont déposés pour être réutilisés sur d'autres aménagements ou recyclés. 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 développer l'agriculture urbaine et renforcer la biodiversité, et quelques zones ludiques et sportives notamment à destination des publics les plus jeunes. La topographie de la berge n'est pratiquement pas modifiée, pour laisser libre l'écoulement des eaux en cas de crue. Quelques éléments de platelage complémentaires, en volume limité pour recouvrir ponctuellement la voirie et améliorer le confort du site, ont vocation à être démontés en cas de crue.

Au pied de l'Hôtel de Ville, la piétonisation des berges offre l'opportunité de décroiser le square Federico-Garcia-Lorca, de lui donner un nouveau visage plus ouvert sur son environnement immédiat, renforcé en termes de végétalisation et offrant davantage d'usages pour les riverains, les familles et les promeneurs au cœur de cette promenade rive droite.

Une signalétique soigneusement insérée dans le site, faisant appel aussi aux technologies numériques, permet aux promeneurs et aux usagers des berges (sportifs, personnes à mobilité réduite...) de s'orienter, de se repérer et d'être renseignés en dessinant, au-delà des seuls besoins de jalonnement, un parcours patrimonial et mémoriel singulier sur ces berges. De nouvelles zones sont équipées en Wi-Fi, pour compléter le point d'accès déjà existant au square Federico-Garcia-Lorca. Enfin, l'éclairage public est repris pour mettre en place une technologie LED moins consommatrice d'énergie et plus respectueuse de l'environnement, notamment en limitant la pollution lumineuse sur ce corridor écologique majeur.

Au-delà de la fonction d'espace de respiration et de promenade du site, le développement de nouvelles activités et de nouveaux usages en lien avec le fleuve prend appui sur plusieurs opportunités d'exploitation offertes par cette piétonisation. Autour des thèmes plébiscités par la concertation, qu'il s'agisse de la culture, du sport, du tourisme, de l'économie sociale et solidaire, de la logistique urbaine, de la restauration ou de l'agriculture urbaine, des projets d'initiative privée, pouvant nécessiter des procédures de consultation et d'autorisation ad hoc au-delà de celles strictement indispensables au projet de piétonisation porté par la Ville, seront sollicités afin de stimuler, par le biais d'appels à projets ouverts, la capacité d'innovation des acteurs économiques et associatifs, conformément aux politiques menées par la municipalité :

- D'abord dans les locaux existants en fond de quai : une douzaine de locaux de taille variable, répartis sur le linéaire et représentant au total environ un millier de m<sup>2</sup>, permettent, au-delà de la

nécessaire création de plusieurs sanitaires répartis sur le linéaire, de préserver une faible densité d'occupation de la berge elle-même et de trouver un bon équilibre dans la répartition des implantations entre les différents services et activités dont les usagers pourront bénéficier tout au long du parcours.

- Ensuite dans les tunnels : ces espaces offrent un hectare de surface couverte qu'il faut pouvoir exploiter au mieux en fonction des contraintes particulières de ces ouvrages et de la proximité du fleuve, en favorisant notamment -en lien avec Ports de Paris- le report modal de la route vers la voie d'eau.
- Troisièmement sur le fleuve lui-même : aux endroits où les conditions de sécurité vis-à-vis de la navigation le permettent, de manière limitée et concertée avec les mairies d'arrondissement concernées sur le type d'activités, des appels à projets en partenariat avec Ports de Paris veillent au développement d'activités qui préservent la capacité de cette formidable infrastructure de transport que constitue la Seine.

### **2.3. *Eléments de budget et de calendrier***

L'enveloppe budgétaire dédiée à ce projet reste estimée à un maximum de 8 M€ en investissement, conformément au cadrage présenté dans le plan d'investissement municipal pour la mandature, et permettra de financer les études préalables et les travaux à réaliser.

Les dépenses nouvelles de fonctionnement liées à l'entretien et à l'exploitation de l'aménagement seront évaluées au plus juste, dans le cadre d'une réflexion intégrant les moyens déjà mis en œuvre sur la rive gauche, mais avec le souci que soient parfaitement prises en compte les préoccupations exprimées en matière d'hygiène, de propreté et de sécurité du site. Il n'y aura pas, comme cela a pu être le cas sur la rive gauche pour rendre plus attractives ces berges rendues aux piétons, de programmation d'animations et d'activités encadrées organisées toute l'année par un prestataire dédié à l'échelle du site.

Les nombreuses opportunités d'exploiter des locaux dans les murs de fond de quai veilleront à préserver un équilibre entre les activités économiquement rentables, pouvant générer des recettes substantielles pour la Ville, et les activités associatives et de l'économie solidaire et sociale visant à rendre cet espace accessible à tous les publics.

Le calendrier du projet reste identique : après la réalisation d'une étude d'impact complète disponible tout début 2016, une nouvelle phase de consultation du public sera organisée dans le courant du 1<sup>e</sup> semestre, selon des modalités qui doivent encore être affinées avec les services de l'Etat. L'ouverture des berges rive droite aux piétons interviendra à l'issue de l'opération Paris-Plages, en septembre 2016.

Je vous demande de bien vouloir :

- approuver le bilan de la concertation préalable relative à l'aménagement des berges de la Seine liaison Bastille/Tour Eiffel (1e, 4e, 7e, 12e) ;
- approuver le projet.

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

LA MAIRE DE PARIS



**Secrétariat Général de la Ville de Paris**

**2015 SG 42** Aménagement des berges de la Seine liaison Bastille/Tour Eiffel (1e, 4e, 7e, 12e) - bilan de concertation et projet arrêté

**Le Conseil de Paris  
siégeant en formation de Conseil Municipal**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment l'article L 2511.1 et suivants ;

Vu le Code de l'Urbanisme, et notamment les articles L 300.2 et R300.1,

Vu la délibération 2015-SG-14 portant approbation des objectifs poursuivis pour l'aménagement des berges de Seine liaison Bastille/Tour Eiffel à Paris, 1<sup>er</sup>, 4<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, et 12<sup>e</sup> arrondissements et portant approbation des modalités de la concertation liée à ce projet,

Vu le projet de délibération 2015-SG-42 en date du \_\_\_\_\_ par lequel Madame la Maire de Paris soumet à son approbation le bilan de la concertation préalable et l'arrêt du dossier définitif du projet relatif à l'aménagement des berges de Seine,

Vu le bilan de la concertation annexé au projet de délibération (annexe n°1) ;

Vu le document de présentation du projet annexé au projet de délibération (annexe n°2) ;

Vu l'avis du conseil du 1<sup>er</sup> arrondissement en date du \_\_\_\_\_

Vu l'avis du conseil du 4<sup>ème</sup> arrondissement en date du \_\_\_\_\_

Vu l'avis du conseil du 7<sup>ème</sup> arrondissement en date du \_\_\_\_\_

Vu l'avis du conseil du 12<sup>ème</sup> arrondissement en date du \_\_\_\_\_

Sur le rapport présenté par XXX au nom de la X<sup>ème</sup> commission,

***DÉLIBÈRE :***

Article 1 : Est approuvé le bilan de la concertation préalable, annexé à la présente délibération, relatif à l'aménagement des berges de la Seine liaison Bastille/Tour Eiffel (1e, 4e, 7e, 12e);

Article 2 : Le projet d'aménagement des berges de Seine, tel que présenté en annexe à la présente délibération (annexe n°2), est arrêté et sera tenu à la disposition du public