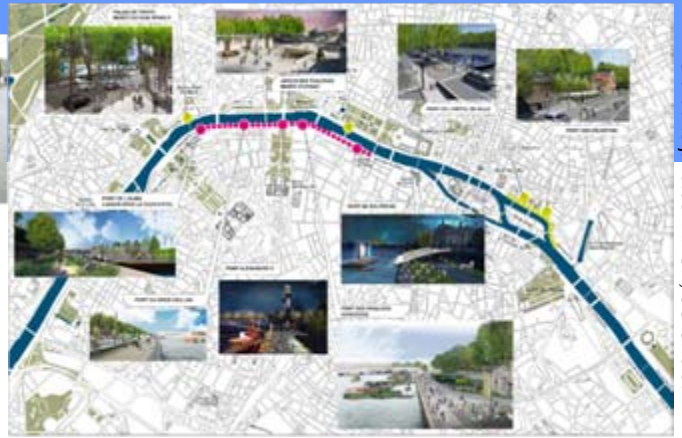


Un secteur à enjeux pour l'économie de la métropole : les voies sur berges



© crédits photos: APUR, JC Cholet

Contexte

Le débat porte sur la mise en valeur des berges de la Seine et donc sur leur utilisation. L'ouverture des berges aux circulations douces signifie en corollaire la fermeture définitive des voies sur berges à la circulation automobile.

Bertrand Delanoë avait fait de l'ouverture permanente des berges à des espaces de loisirs un point de sa campagne électorale de 2008.

Quelques données objectives

- ✓ Les berges de la Seine sont un site classé historique et en partie classé au Patrimoine mondial de l'Unesco depuis 1994, du pont de Sully au pont d'Iéna.
- ✓ Elles sont fermées les dimanches et jours fériés pour l'opération Paris Respire et un mois l'été pour l'opération Paris Plage depuis 2002.

Acteurs

Les berges de la Seine, Domaine Public fluvial, appartient à **Ports de Paris**.

La Préfecture de Police y est compétente pour tout changement des conditions de circulation.

Les voies sur berges sont des axes drainant un trafic très important au sein de la ville-capitale, puisque, selon les tronçons, de 40 000 à 60 000 véhicules transitent chaque jour sur la voie rive droite, et de 24 000 à 47 000 véhicules sur la voie rive gauche. Ainsi, aux heures de pointe, on comptabilise jusqu'à 4 000 véhicules/heure sur la rive droite et 2 000 véhicules/heure sur la rive gauche.

Depuis une dizaine d'années : le bilan des déplacements publié chaque année par l'Observatoire des déplacements de Paris montre une diminution régulière du trafic dans Paris intra-muros depuis le début des années 2000, à raison d'une diminution annuelle d'environ 2% (- 25% en 10 ans).

Cependant, la circulation se serait globalement maintenue sur les voies express rive droite et aurait diminué plus lentement que la moyenne parisienne sur la voie rive gauche.

Le projet est estimé à un coût de 40 millions d'euros en investissement et 2 millions annuels de fonctionnement.

Mise en perspective historique

Le projet de fermeture des voies express Georges Pompidou et express Rive Gauche avait déjà été débattu en 2002 lors du lancement de Paris Plage.

La CCIP s'était opposée au projet aux motifs que :

- les voies sur berges avaient un rôle essentiel dans la liaison rapide est-ouest de la capitale
- il s'agissait d'un axe stratégique de circulation identifié dans le PDUIF
- les lignes de transports en commun doublant cet axe, RER A, ligne 1 du métro étaient saturées
- les acteurs économiques, interrogés par enquête, s'y étaient opposés

La Préfecture de Police s'était opposée au projet en mettant comme condition de recevabilité du projet la diminution par deux du trafic routier.

> La Mairie de Paris avait alors repoussé la fermeture définitive des voies sur berges à l'horizon 2010, posant comme condition préalable la baisse de la circulation automobile dans Paris.

Calendrier :

- décembre 2010 : approbation du bilan de concertation préalable ayant eu lieu entre sept. et déc. 2010
- 4 juillet au 14 sept 2011 : enquête publique
- automne 2011 : conclusions de l'enquête publique
- fin 2011 : modification des conventions existantes entre la Ville de Paris et Ports de Paris et Voies Navigables de France
- Février 2012 : choix des entreprises prestataires
- Juin à septembre 2012 : travaux d'aménagement

Objectifs du projet

Dévoilés par B. Delanoë le 14 avril 2010, les objectifs ont été approuvés par le Conseil de Paris le 7 juillet. L'idée est de transformer une autoroute urbaine en un espace urbain, « lieu de vie, de loisirs, de culture et de sport ». Cela entre dans l'objectif affiché de réduire la place de l'automobile à Paris, enjeu de santé publique.

- ✓ **les quais bas rive gauche, seront totalement fermés à la circulation** sur 2,5 km des ponts Solferino à Alma. Des espaces de loisirs y seront créés : terrains de sport, espaces verts, gradins, skate-park, ...
- ✓ **les quais bas rive droite, seront transformés en un boulevard urbain** ponctué de feux de circulation.

Un secteur à enjeux pour l'économie de la métropole : les voies sur berges

Un impact à l'échelle de la Métropole

Le projet entraînerait des modifications de circulation pour **tout le bassin économique**. Sur le quai rive droite, les flux de transit (traversant Paris sans s'y arrêter) constitueraient de 25 à 30 % du trafic, ce qui montre que cet axe de circulation concerne un périmètre beaucoup plus vaste que celui de la seule ville-capitale.

► **L'augmentation du niveau de congestion de la capitale pèserait sur l'activité économique francilienne toute entière alors même que pour de très nombreux professionnels, l'usage d'un véhicule motorisé est souvent incontournable.**

Qu'en pensent les entreprises parisiennes?

L'opinion des entreprises, relevée dans un **sondage Médiamétrie** effectué pour la CCIP auprès de 930 entreprises parisiennes en septembre 2011, confirme **la grande inquiétude du monde économique**. Mesurée en septembre 2010 par le même procédé, **62%** sont défavorables ou très défavorables au projet de fermeture des voies rive gauche et le taux atteint **64%** pour le **projet de transformation en bd urbain, rive droite**.

Pour la CCIP...

*La reconquête et l'embellissement des berges des fleuves est une tendance à l'œuvre depuis plusieurs années en France et à l'étranger et de nombreuses opérations ont été réalisées avec succès dans des villes d'échelles variables. Ainsi, un réaménagement des berges de la Seine pourrait constituer **un atout pour l'image et l'attractivité touristique** de Paris dans le monde entier et chacun sait combien le tourisme est un levier de développement économique puissant pour notre capitale.*

Cependant, les voies sur berges, axes stratégiques de circulation, tiennent un rôle essentiel dans la liaison rapide est-ouest de la ville-capitale. Ensemble, elles forment un système central de voies complémentaires et indissociablement liées : l'une structurant la circulation vers l'est, l'autre drainant la circulation vers l'ouest.

*Leur fermeture définitive à la circulation (rive gauche) ou la limitation de leur trafic (rive droite) posent la question du maintien, dans la capitale, **d'un réseau de voies primaires à la fois efficaces et aisément lisibles** par tous les conducteurs, franciliens habitués ou visiteurs occasionnels.*

*Il existe **un grand risque de voir se développer**, d'une part, **un embouteillage constant** sur les voies sur berges transformées en boulevards urbains ou sur des axes stratégiques tels que le boulevard Saint-Germain, d'autre part, la constitution de **points d'engorgement au niveau de carrefours stratégiques** tels que celui du pont de la Concorde.*

*Or, les axes de circulation est-ouest et ouest-est, dont les voies sur berges constituent la colonne vertébrale, **desservent des grands équipements** de la ville-capitale (gares de Lyon, d'Austerlitz...), de nombreux **sites touristiques** (Tour Eiffel, Opéra Bastille...) et des **quartiers** où existe une forte concentration **d'activités économiques** (Quartier central des affaires, Bercy...).*

Actualité du débat :

La CCIP a donné un avis défavorable au projet lors de l'enquête publique qui s'est déroulée entre le 4 juillet et le 14 septembre 2011. A défaut d'expérimentation aujourd'hui écarté, et en actant le caractère réversible des aménagements, **la CCIP a suggéré d'étudier un phasage de l'aménagement** de la rive gauche : la partie des voies sur berges située en amont du carrefour pont de la Concorde – quai d'Orsay et doublant le quai Anatole France, qui constitue la partie la plus problématique au regard des scénarii de circulation présentés, pourrait, dans un premier temps, être conservée afin que les usagers adaptent leur comportement à la nouvelle situation. D'ailleurs, cette petite portion de voies sur berges pourrait être couverte afin de permettre la réalisation des aménagements des berges proposés, au dessus.

De même, la CCIP a proposé des modifications substantielles au projet. En effet, certaines alternatives seraient susceptibles de réduire les conséquences négatives du projet sur les déplacements, telles que la **conservation d'une voie sur les berges rive gauche pour les taxis et les transports en commun**, ou réservée à la circulation **des véhicules zéro ou à très faible pollution** (à l'instar des couloirs de bus pouvant accueillir Autolib et les véhicules électriques) ou l'utilisation de cette voie en **itinéraire de délestage** pour le trafic en période de surcharge de fréquentation et d'embouteillages des quais hauts.