



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le 10 MAI 2016

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1148-16

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet d'aménagement des berges de Seine rive droite
à Paris dans les 1^{er} et 4^{ème} arrondissements**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, présenté par la Ville de Paris, de réaménagement de la rive droite des berges de Seine, de l'entrée du tunnel des Tuileries à la sortie du tunnel Henri IV, dans les 1^{er} et 4^{ème} arrondissements de Paris. Le projet consiste à fermer à la circulation automobile la voie Georges Pompidou parcourant le quai bas, sur un linéaire de 3,3 kilomètres, permettant ainsi de libérer l'espace pour les piétons et les circulations douces.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale pour ce projet concernent le paysage et le patrimoine, les déplacements et les nuisances associées (bruit, qualité de l'air), le risque d'inondation et l'eau ainsi que, dans une moindre mesure, la biodiversité et les risques technologiques.

De manière générale, l'étude d'impact est de bonne qualité même si des approfondissements seraient nécessaires dans l'analyse des principaux effets du projet.

En termes de paysage et de patrimoine, le projet vise à valoriser ce site unique porteur de l'identité de Paris, notamment en réduisant l'empreinte des infrastructures routières sur les berges. Néanmoins les aménagements envisagés interrogent sur la prise en compte des enjeux paysagers et patrimoniaux des berges de Seine, patrimoine mondial de l'UNESCO. L'impact du projet n'a été évalué que sous l'angle d'une restitution des berges aux piétons et d'une végétalisation renforcée. Or, les choix d'aménagements et des ouvrages projetés auraient mérité d'être justifiés au regard des caractéristiques intrinsèques du site, qui ont motivé son inscription au patrimoine mondial par l'UNESCO. Certains choix de matériaux, de plantations, d'ambiances, de références à la batellerie posent la question de l'adéquation au lieu et à ses qualités.

Les enjeux liés au trafic sont prégnants et font l'objet d'analyses de données et d'évaluations diverses. La présentation des hypothèses de simulation et des résultats dans l'étude d'impact est toutefois inégale. Certaines incidences pourraient notamment être sous-estimées, ce qui pourrait avoir des conséquences sur l'étendue prévisible de l'aire d'influence du projet (où se font ressentir les nuisances associées) mais aussi sur le niveau de service des transports en commun.

Le risque d'inondation par débordement de la Seine a été globalement bien pris en compte, mais des précisions sont attendues sur le plan de gestion de la crue, sur certaines installations envisagées et sur la protection des locaux.

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet d'aménagement des berges de Seine rive droite à Paris dans les 1^{er} et 4^{ème} arrondissements, qui modifie l'usage d'une route existante sur un tronçon de 3,3 kilomètres, est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 6^od du tableau annexé à cet article).

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact « Aménagement des berges de Seine à Paris 1^{er} et 4^{ème} arrondissements – Liaison Bastille/Tour Eiffel » (Réf. : ARCADIS FR0115.001646), présentée dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet, porté par la Ville de Paris, vise le réaménagement de la rive droite des berges de Seine dans les 1^{er} et 4^{ème} arrondissements de Paris, avec comme objectifs principaux de réserver l'accès des berges aux piétons, de développer et diversifier les usages, de valoriser ce site unique et de renforcer la continuité écologique de la Seine et ses abords.

Le projet consiste à fermer à la circulation automobile la voie Georges Pompidou parcourant le quai bas de la rive droite sur un linéaire de 3,3 kilomètres, de l'entrée du tunnel des Tuileries à la sortie du tunnel Henri IV, permettant ainsi de libérer un espace de 4,5 hectares pour les piétons et les circulations douces. Sont notamment prévus :

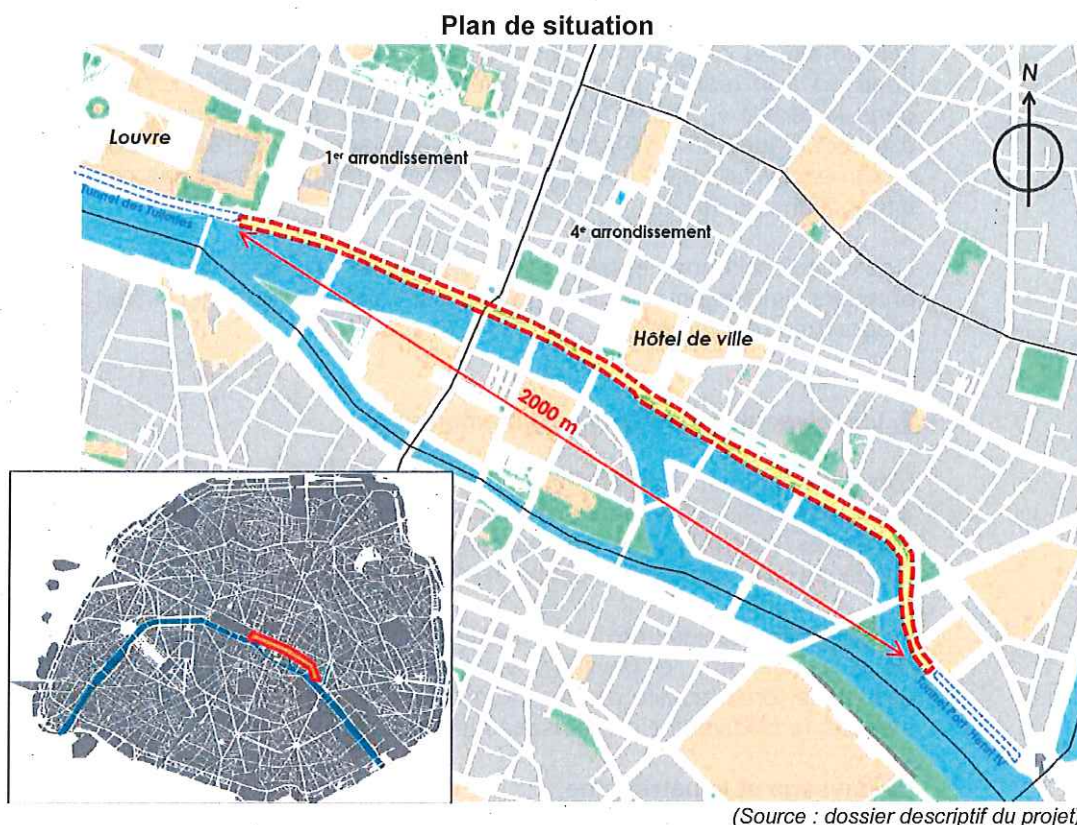
- la suppression des équipements routiers (glissières de sécurité, panneaux, marquage au sol...) et la rénovation du bord de quai ;
- l'aménagement d'activités sportives ou d'animations touristiques dans les tunnels ;
- l'ouverture et l'aménagement de treize locaux existants en fond de quai, pour l'installation d'activités, de sanitaires ou de locaux techniques. Certaines de ces activités seront déterminées après des appels à projets ;
- la mise en place d'aménagements comme des platelages¹ ou terrasses en bois, des rampes pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, des aires de jeux ou sportives (« Paris Stadium »², boulodrome...) et l'installation de mobilier urbain ;

¹ Constructions en plateau

² « Paris Stadium » ou « City Stade » : petit stade urbain, permettant la pratique de jeux d'équipe.

- le renforcement de la présence du végétal (pelouses ou espaces plantés de graminées, arbres palissés³ sur les murs du quai, plantes grimpantes...);
- l'aménagement d'un linéaire envisagé pour un futur monument aux morts de la première guerre mondiale.

Selon le planning prévisionnel, l'opération débuterait dès l'été 2016 par la fermeture des berges (dans le prolongement de l'opération « Paris Plage »), puis s'échelonnerait jusqu'au printemps 2017, voire au-delà pour les travaux réalisés par les opérateurs privés dans le cadre des appels à projets.



Le dossier (en particulier le « dossier descriptif du projet » qui fait l'objet d'un document séparé) décrit bien l'historique du site, notamment la création des voies rapides sur berges à la fin des années 50 sur la rive gauche et à la fin des années 60 sur la rive droite. Baptisé « Voie Georges Pompidou » en 1974, l'itinéraire en rive droite a nécessité la construction de dalles préfabriquées sur pieux ancrés dans la Seine, permettant ainsi l'écoulement des eaux de la Seine sous l'ouvrage, ou de structures en béton précontraint dans les zones comportant partiellement une berge. Pour une bonne intégration paysagère, le tablier a été équipé d'un voile en béton descendant jusque dans l'eau, avec un habillage en pierre calcaire, donnant l'illusion d'un véritable quai en remblai.

En 2010, la Ville de Paris lance le projet de reconquête des berges de Seine au profit des piétons et des cyclistes. Les premiers aménagements, réalisés en 2012 et 2013, ont concerné la rive droite, avec la transformation de la voie Georges Pompidou en boulevard urbain et la rive gauche, avec la fermeture à la circulation automobile de la voie sur berge entre Orsay et la Tour Eiffel. Cette fermeture a permis de créer une promenade de 2,3 kilomètres et de développer des activités liées à la Seine.

Cette première étape a fait l'objet d'une étude d'impact en 2011 et d'un avis de l'autorité environnementale en date du 23 juin 2011.

³ Le palissage est une technique agricole qui consiste à fixer les branches et les tiges d'un arbre à l'aide de liens contre un mur, un treillage ou un autre support.

Le projet d'aménagement de la rive droite, faisant l'objet du présent avis, et dénommé « acte II » dans le dossier, est la deuxième phase de cette reconquête des berges de Seine.

Un projet de requalification des berges hautes, en rive droite, est également à l'étude. Il proposerait une nouvelle offre de transport en commun par la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur le quai haut.

L'étude d'impact indique que ces aménagements en rive droite et en rive gauche constituent un programme de travaux au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement. A ce titre, elle comporte un chapitre relatif à l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme, comme demandé par la réglementation : « *lorsqu'un projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps* ». Sur la forme, la présentation de ce chapitre au tout début de l'étude d'impact (pages 55 à 70), c'est-à-dire avant l'analyse de l'état initial de l'environnement et des impacts du projet, manque de pertinence et ne permet pas de bien appréhender les informations apportées.

L'autorité environnementale note que l'étude d'impact de 2011, présentée pour les premiers aménagements, indiquait au contraire que le projet « *était indépendant de tout programme plus large* ».

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'analyse de l'état initial de l'environnement réalisée dans l'étude d'impact est globalement de bonne qualité et présente de nombreuses illustrations, facilitant la compréhension. Des synthèses intermédiaires par thématique et une synthèse générale et hiérarchisée des enjeux environnementaux sont présentées, ce qui est apprécié.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale pour ce projet concernent le paysage et le patrimoine, les déplacements et les nuisances associées (bruit, qualité de l'air), le risque d'inondation, l'eau ainsi que, dans une moindre mesure, la biodiversité et les risques technologiques.

Le paysage et le patrimoine

Le dossier répertorie bien les protections réglementaires qui concernent le secteur d'étude. Situé dans le cœur historique de la capitale, il abrite un grand nombre d'éléments patrimoniaux remarquables, d'ouvrages d'art (Pont neuf, Pont Marie...), de sites et de monuments historiques (Notre-Dame, l'Île Saint-Louis, le Louvre, l'Hôtel de Ville, la Conciergerie...). Il intercepte, par ailleurs, de nombreux périmètres de protection de monuments historiques et le site inscrit « Ensemble urbain à Paris ».

Le projet, à l'exception de son extension à l'est du pont Sully, est en outre compris dans le site « Paris - rives de la Seine » reconnu patrimoine mondial par l'UNESCO, ce qui commande de respecter ce site historique exceptionnel au cœur de Paris et les caractéristiques qui ont prévalu à son inscription.

L'étude d'impact mentionne bien les caractéristiques majeures du paysage des berges de Seine : le jeu de lignes et de niveaux formés par les berges, les ponts et le front bâti, l'importance des alignements d'arbres de haute tige, et le double étagement des quais, spécificité parisienne, qui contribue au caractère remarquable du lieu. Le fleuve, les berges et les plantations en alignement créent ainsi une scénographie pour les monuments jalonnant le parcours.

Mais l'analyse de l'état initial et le diagnostic des qualités paysagères de l'existant restent succincts et partiels, au regard de la prégnance de l'enjeu.

En particulier, l'étude d'impact mentionne sans le présenter un « cahier des prescriptions architecturales et paysagères de relatif à la « mise en valeur des berges de la Seine à Paris », et qui régit tout aménagement sur les berges en posant des principes validés par l'UNESCO.

L'autorité environnementale souligne que les aménagements à réaliser doivent garantir la lisibilité de l'organisation étagée des berges, qui fait sa spécificité. Les valeurs d'unité, d'harmonie et de régularité, qui prévalent dans la lecture paysagère de cet ensemble, doivent également être préservées.

Le cahier de prescriptions, qui mériterait d'être joint au dossier, met ainsi en avant la simplicité des aménagements et des nivellements, la planéité des occupations des quais garantissant une bonne lecture des lignes horizontales, la sobriété du mobilier, le caractère minéral du site.

Les déplacements et les nuisances associées

Le thème des déplacements représente un enjeu majeur pour le projet. Le dossier présente le réseau viaire du secteur, sur lequel le trafic est dense. La voie Georges Pompidou supporte un trafic élevé : environ 43 000 véhicules par jour au niveau du tunnel des Tuileries (données 2014), et environ 2 700 véhicules par heure pour le trafic aux heures de pointe (données 2015). Le dossier fournit également des informations (page 185) sur la réserve de capacité des quais hauts et du boulevard Saint-Germain, principales voies sur lesquelles se reporterait la circulation des quais bas (d'après les situations observées en période de crue). Ces informations sont toutefois présentées de façon trop technique pour un lecteur non averti. L'autorité environnementale relève que la réserve de capacité des voies adjacentes est difficile à évaluer en raison de la saturation du réseau en dehors du périmètre d'étude ; il aurait convenu de souligner cette limite dans l'étude d'impact. L'analyse de l'état initial comporte également une étude de la composition du trafic qui montre par exemple qu'au niveau de la porte de Bercy le trafic de transit représente 15 % du trafic total présent sur les voies sur berges.

Ces données sont importantes, car elles permettent d'appréhender les effets du projet sur le report de trafic et sur les nuisances associées.

En ce qui concerne les transports en commun et modes doux (vélo, piétons), le secteur d'étude, situé en plein centre de la capitale, est particulièrement bien desservi : plusieurs lignes de RER, de métro, de bus, de nombreuses stations de Vélib, etc.

Pour ce qui concerne la qualité de l'air, les mesures effectuées sur le terrain ont permis de dresser un état des lieux sur le secteur du projet et ses abords immédiats. Le trafic routier sur le domaine d'étude impacte fortement la qualité de l'air, avec des dépassements du seuil réglementaire annuel en ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO₂). La présence de nombreux sites sensibles ainsi que la très forte densité de population à proximité du projet font de la qualité de l'air un enjeu important.

S'agissant des nuisances sonores, le dossier présente le classement acoustique des infrastructures de transports terrestres et le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). En complément, des mesures de bruit ont été effectuées sur le secteur du projet. Les niveaux mesurés indiquent que l'ensemble du secteur est classé comme « ambiance sonore préexistante non modérée », c'est-à-dire dont les niveaux de bruit diurnes sont supérieurs à 65 dB(A).

Le risque d'inondation

Le secteur d'étude est principalement exposé au risque d'inondation par débordement de la Seine et par des phénomènes de remontée de nappe. Ces risques sont bien identifiés dans l'étude d'impact. Selon le dossier, les berges basses sont inondables dès la crue décennale. D'après le plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de Paris, document qui vise à réglementer notamment les règles de construction en fonction des niveaux d'aléa, le projet est situé en zone rouge, qui correspond à la zone d'écoulement préférentiel du fleuve en période de crue.

L'autorité environnementale rappelle que, pour les activités autorisées en zone rouge (en particulier celles permettant l'animation touristique des berges et du fleuves) sont notamment admis les constructions et équipements techniques nécessaires à l'activité, ainsi que les aménagements temporaires, démontables ou mobiles, soit en période à moindre risque de crue (1er mai – 31 octobre), soit en cas d'activité événementielle. Ils doivent pouvoir être démontés 24 heures avant leur atteinte par les eaux de la crue.

L'autorité environnementale précise qu'il s'agit de zones à fort aléas, généralement avec plus de deux mètres d'eau et des vitesses d'écoulement fortes. L'objectif dans ces zones est donc de limiter les obstacles à l'écoulement, d'éviter que des objets soient emportés et constituent des embâcles⁴ et, enfin, de limiter les dommages d'une crue sur les installations et équipements présents.

Il aurait été pertinent que le dossier rappelle l'ensemble des prescriptions liées à ce zonage. En effet, seules certaines d'entre elles sont mentionnées.

L'eau

L'étude d'impact analyse de manière satisfaisante les enjeux liés à l'eau. Les caractéristiques de la Seine (débits, qualité) sont présentées, ainsi que le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie 2016-2021. Sur le secteur du projet, les eaux pluviales des quais bas et des voies sur berges sont rejetées directement en Seine sans traitement, à l'exception d'une section qui a été équipée de décanteurs en 2012.

La biodiversité

L'étude d'impact présente le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France, qui identifie la Seine comme un corridor alluvial multi-trames en contexte urbain à préserver ou restaurer. Sur le périmètre très urbain du projet, les milieux sont principalement imperméables et anthropiques (murs et perrés⁵), ce qui en limite l'intérêt faunistique et floristique et les fonctionnalités écologiques. D'après les relevés effectués en automne 2015, le site est notamment fréquenté par des oiseaux. L'étude d'impact (chapitre « méthodologie ») indique bien que des relevés ont été réalisés, mais à une période tardive pour l'observation de la biodiversité limitant ainsi l'analyse de la richesse écologique réelle. Ces relevés sont cependant permis d'évaluer les potentialités d'accueil du secteur. Des chiroptères fréquentent potentiellement le secteur mais n'ont pas fait l'objet de relevés.

Les risques technologiques

L'étude d'impact ne mentionne pas la présence d'une canalisation souterraine de gaz exploitée par GRTgaz qui longe la Seine sur une grande partie du linéaire du projet. La seule évocation de ce réseau figure sur l'extrait du plan des servitudes d'utilité publique (page 168), sans explication sur les effets juridiques de la servitude. L'autorité environnementale précise que ces servitudes créent des contraintes d'urbanisme pour certains projets de construction (par exemple, établissements recevant du public). Il est recommandé de prendre contact avec l'exploitant afin de s'assurer de l'absence de toute difficulté.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le dossier rappelle dans un premier temps l'historique des berges à Paris. Il montre ainsi l'évolution des usages qui s'oriente, depuis ces dernières années, vers une réappropriation du fleuve par les habitants et les visiteurs.

Les grands objectifs du projet de reconquête des berges de la Seine sont présentés :

- Bénéficier d'un espace de respiration et de promenade, 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 et cyclables le long de la Seine.

⁴ Accumulation naturelle de matériaux apportés par l'eau

⁵ Dans le domaine des travaux publics, revêtement en pierres sèches ou en maçonnerie, destiné à renforcer un remblai, les rives d'un fleuve, les parois d'un canal ..

- Renforcer la continuité écologique de la Seine et ses abords, dans le cadre des orientations définies par le schéma régional de cohérence écologique, par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable et 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, 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 de l'UNESCO et des contraintes liées à la crue.

La présentation des actions de concertation menées est appréciée. Ces échanges avec le public se sont déroulés de plusieurs façons (réunions publiques, expositions, ...).

L'étude d'impact décrit les différents scénarios étudiés. Des variantes ne prévoyant qu'une fermeture partielle des berges à la circulation ont notamment été étudiées. Les deux solutions principales retenues ont été comparées selon leurs avantages et inconvénients sur différentes thématiques environnementales (pages 266 et 267). Les raisons du choix du projet finalement retenu sont également bien exposées.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Le dossier décrit les impacts du projet, en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation (c'est-à-dire liée au projet finalisé). Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentées en parallèle, ce qui facilite la compréhension du dossier. Il aurait été apprécié de disposer d'un tableau récapitulatif des impacts du projet et des mesures proposées.

Un chapitre traite des modalités de suivi des mesures, comme l'exige la réglementation. Bien détaillé sur la phase de chantier, il est succinct et partiel sur la phase d'exploitation. À titre d'exemple, les mesures de suivi de l'ambiance sonore et de la circulation ne sont pas mentionnées.

Impacts liés au chantier

L'étude d'impact présente de manière satisfaisante les impacts liés à la phase de travaux et propose des mesures adaptées pour les limiter. La Ville de Paris s'est engagée dans un processus de management environnemental, qui concerne l'ensemble de ses marchés de travaux. Cela se traduit notamment par un protocole de « bonne tenue des chantiers » visant à limiter les impacts environnementaux des chantiers, protocole qui s'impose à l'ensemble des entreprises intervenant sur la voie publique. Un suivi de la qualité du chantier est également assuré par le maître d'ouvrage. Ce suivi a été détaillé dans le dossier, ce qui est apprécié.

L'autorité environnementale souligne qu'une attention particulière devra être portée pendant le chantier sur les points suivants :

- Le risque de pollutions des eaux. Il serait notamment souhaitable qu'une vigilance particulière soit apportée à l'organisation du chantier pour éviter tout rejet de matériaux ou de substances au cours d'eau ;
- La prise en compte du risque d'inondation : saisonnalité des travaux, repli ou protection du chantier en cas de crue, etc ;
- La présence de canalisations de transport de gaz sur le secteur d'étude.

Impacts sur le paysage et le patrimoine

L'analyse des impacts du projet sur le paysage et le patrimoine est très succincte. L'impact est présenté comme positif, mais il n'a été évalué que sous l'angle d'une restitution des berges aux piétons et d'une végétalisation renforcée.

Ces effets bénéfiques ne constituent pas une justification du choix des aménagements projetés, notamment au regard des caractéristiques intrinsèques du site, qui ont motivé son inscription au patrimoine mondial par l'UNESCO.

L'argumentaire justifiant le projet au regard du patrimoine UNESCO précise que « *la suppression de la circulation automobile permettra un meilleur accès au site par les piétons. L'accès facilité aux abords directs du fleuve, dans des espaces appropriés pour la flânerie et l'observation, renforce l'attrait de ce patrimoine et sa valeur. (...) Le projet a donc un impact positif sur le classement au Patrimoine Mondial de l'UNESCO : il préserve les critères qui ont justifié le classement et renforce la mise en valeur patrimoniale du site* » (page 314).

Or, certains choix de matériaux, de plantations, d'ambiances, de références à la batellerie ou aux cultures horticoles interrogent quant à leur adéquation au site. Ces choix auraient dû faire l'objet d'une argumentation.

De même, l'étude d'impact devrait présenter la justification du parti d'aménagement évoquant 'un passé de batellerie (bateau retourné pour le stade urbain, filets de pêche, grumes de bois pour les jeux d'enfants, tonneaux), et établir ses liens avec le patrimoine culturel de cette portion des quais parisiens. Pour mémoire le choix du périmètre UNESCO s'appuie « *sur l'ancienne distinction du Paris d'amont et du Paris d'aval. En amont de l' Arsenal commençait le Paris portuaire et batelier, le Paris d'aval royal, puis aristocratique n'avait qu'une activité commerciale réduite : c'est cette partie noble de la ville qui est retenue ici.* ».

Le projet propose, par ailleurs, des platelages bois ou des banquettes en bois qui viennent occuper la ligne de rencontre du fond de quai avec les murs de soutènements. Cette disposition nuit à la lecture de l'organisation étagée des berges, une des qualités reconnues lors du classement au patrimoine mondial, et va à l'encontre de la prescription du cahier des prescriptions architecturales et paysagères précité.

Pour ce qui concerne le choix des matériaux, le projet utilise le bois et l'enrobé, et propose la dépose de surfaces de pavés en grès, caractéristiques du paysage des quais, au profit d'autres revêtements ou plantations, alors que l'aspect minéral est un atout du site. L'emploi de matériaux de qualité et pérenne, dans une gamme de tons de couleur en harmonie est pourtant présenté comme incontournable dans le cahier des prescriptions architecturales et paysagères précité. S'agissant de la végétation, l'introduction de nouvelles plantations dans les strates basses nuit à la lecture des alignements, reconnus comme marquants (les arbres fruitiers palissés aux côtés des alignements de platanes par exemple).

Des choix d'aménagements variés sont proposés pour chaque séquence comprise entre deux ponts. Ils sont insuffisamment justifiés au regard des caractéristiques intrinsèques de ces différents secteurs, notamment en raison d'une analyse de l'état initial trop succincte. Une vue d'ensemble des différents aménagements projetés aurait été souhaitable pour mieux apprécier ce séquençage, notamment par des perspectives à partir de vues lointaines ou élargies des quais de Seine (au moins depuis la rive opposée).

Enfin, des aménagements restent à définir, notamment autour du Pont Sully, dans des appels à projet ultérieurs. Il aurait été souhaitable que le projet pose, dès ce stade, le cadre dans lequel ces futurs aménagements pourront être développés, afin de garantir leur harmonie avec le paysage des berges.

Impacts sur les déplacements et les nuisances associées

L'étude d'impact présente les effets de la fermeture des voies sur berges sur la circulation routière, et indique qu'un principe de réversibilité des aménagements a été retenu avec la Préfecture de Police en cas de perturbations trop importantes. La présentation des résultats s'avère difficile à appréhender pour un public non spécialiste.

Le dossier comprend une simulation statique macroscopique (c'est-à-dire évaluant globalement la demande de déplacements par tronçons aux heures de pointe) et qui a pour objectif d'évaluer les reports d'itinéraires dans Paris et en Petite Couronne.

Les résultats de cette modélisation macroscopique, présentés uniquement en accroissement de charges de trafic sur quelques axes, ne sont pas suffisants. Un rapport d'étude complet, intégrant une modélisation de la situation de référence (situation en 2016, avec des voies sur berges ouvertes à la circulation), une identification claire des principaux reports d'itinéraires et une évaluation des allongements de temps de parcours seraient nécessaires. Près de la moitié des 2 700 véhicules impactés en heure de pointe par la fermeture des voies sur berges se reportent sur les quais hauts, le périphérique et le boulevard Saint-Germain. Le reste des véhicules se reporte sur d'autres itinéraires qui ne sont pas représentés, ce qui mériterait d'être mentionné explicitement dans l'étude d'impact.

Une simulation micro-dynamique (à plus petite échelle) a ensuite été réalisée sur le secteur des berges en rive droite, pour évaluer l'écoulement des flux sur les quais hauts de la Seine (en particulier sur la circulation des nombreuses lignes de bus RATP).

Sur ces quais, déjà très sollicités, l'augmentation du trafic en heure de pointe est estimée à plus de 20 %, ce qui est susceptible d'engendrer des complications importantes pour l'écoulement des flux. De même, l'impact sur les temps de parcours est fort, puisque multipliés par 2 ou 3 en heures de pointe entre les places de la Concorde et du Châtelet.

L'autorité environnementale note que le dossier ne présente que les résultats finaux de cette simulation. Il conviendrait de joindre l'ensemble de l'étude afin d'explicitier les hypothèses de calcul retenues et de s'assurer ainsi de la robustesse des résultats. L'autorité environnementale recommande, en outre, d'analyser les conditions d'écoulement du trafic en amont de la zone d'étude, en choisissant des points d'entrées dans le réseau positionnés hors zones de congestion, et ce, pour mieux appréhender l'impact du projet.

Par ailleurs, il conviendrait de réaliser une analyse globale des impacts cumulés des projets de la Ville de Paris prévus à court terme : réduction de la circulation en zone centrale, mise en zone à 30 km/h et développement du plan vélo, réaménagement des grandes places parisiennes, projets de bus à haut niveau de service, ...

L'autorité environnementale note que l'étude des déplacements présentée ne concerne que les déplacements routiers : le nombre probable d'usagers reportés sur les transports en commun n'est ainsi pas indiqué. Or, il convient de souligner l'importante desserte des quais hauts et des axes structurants du secteur par des bus du réseau RATP.

Une analyse approfondie de l'impact du projet sur la circulation des bus dans le secteur proche et élargi devra être réalisée, avec l'identification des mesures à prendre pour permettre une qualité de service optimale et constante du réseau de transports collectifs en surface.

Le projet tel que présenté s'avère favorable au développement des modes doux. En effet, il crée une liaison est-ouest continue ouverte aux piétons et cyclistes offrant une traversée sécurisée du centre de Paris.

Il conviendra toutefois de ne pas dégrader les conditions de déplacement par modes actifs aux abords du projet, compte tenu des reports de trafic routier sur ces axes, comme le préconise le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) en matière de partage multimodal de la voirie.

L'impact du projet sur la qualité de l'air est évalué de manière trop partielle, puisqu'il est restreint à un secteur situé aux abords du projet : les quais hauts et quelques voiries adjacentes (cf. carte page 325).

Une diminution des émissions de polluants est globalement constatée, l'augmentation de la circulation sur les quais hauts étant dans l'ensemble compensée par la suppression de la circulation sur les quais bas. L'autorité environnementale note que les hypothèses prises en compte pour ces estimations sont plutôt optimistes, notamment en termes de vitesse des véhicules et de congestions possibles de trafic.

Concernant l'impact du projet sur les nuisances sonores, une augmentation limitée, inférieure à 2 dB(A), est observée au niveau des bâtiments bordant les quais hauts. Elle est « non significative » au sens de la réglementation sur le bruit des infrastructures, c'est-à-dire qu'elle ne nécessite pas la mise en place de protections acoustiques. Une étude a également évalué l'incidence acoustique sur les autres voiries, qui reste inférieure à 0,5 dB(A). L'étude d'impact indique que des mesures de bruit seront réalisées après projet, afin de vérifier l'évolution des niveaux de bruit.

L'autorité environnementale recommande d'inclure, dans le dossier, l'ensemble des cartes de bruit pour une meilleure compréhension.

Impacts liés au risque d'inondation

Le dossier indique que le projet a été conçu pour être compatible avec le risque d'inondation et les prescriptions du PPRI. Ainsi, les aménagements prévus modifieront peu la topographie actuelle, le mobilier routier qui occupe la zone d'expansion des crues sera supprimé, le mobilier urbain fixe sera réduit et certaines structures seront démontables.

L'étude hydraulique réalisée (jointe en annexe au dossier) a bien pris en compte les aménagements prévus en rive droite et l'embranchement localisé en rive gauche, et propose une estimation de l'impact sur les niveaux d'eau.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique que le projet fera l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau (déclaration).

L'autorité environnementale souligne que la multiplication des aménagements temporaires, démontables ou mobiles sur les berges (en rive droite et en rive gauche) pose la question des moyens organisationnels et humains pour s'assurer de leur dépose 24 heures avant la crue. Un plan de gestion détaillé et actualisé régulièrement sera nécessaire, tel que le préconise l'étude d'impact (page 295).

L'autorité environnementale note qu'il conviendra de s'assurer que les activités prévues dans les futurs locaux de fond de quai n'hébergent que des installations et constructions strictement nécessaires à l'animation touristique des berges et du fleuve, conformément au PPRI. La petite activité commerciale prévue dans le local n°4 ne semble pas compatible avec le PPRI. En outre, le Paris Stadium ne semble pas constituer une construction ou un équipement technique nécessaire à l'animation touristique de berges et du fleuve. Il devrait donc pouvoir être démonté, afin de limiter son impact hydraulique et le risque d'embâcle.

En outre, une réflexion sur les mesures de protection des différents locaux et des biens contenus à l'intérieur devra être engagée dès l'aménagement (par exemple : locaux étanches ou zone de repli en cas d'inondation).

Pour ce qui concerne les aménagements prévus sur les murs de protection contre les crues (végétalisation, via-ferrata), il conviendra de s'assurer qu'ils n'entraînent pas une dégradation de l'ouvrage et ne gênent pas la vérification de celui-ci. Il sera nécessaire de se rapprocher du service de la Ville de Paris en charge de la gestion de l'ouvrage et du service de contrôle et de sécurité des ouvrages hydrauliques afin de valider la faisabilité de ces aménagements.

Impact sur l'eau et les milieux aquatiques

Au-delà de l'impact sur le lit majeur de la Seine, traité dans le point précédent, l'étude d'impact indique que le projet aura un impact positif sur les eaux, que ce soit sur l'aspect quantitatif ou qualitatif, en raison de l'augmentation des surfaces non imperméabilisées, quoique modérée, et de la suppression de la circulation et donc de l'apport de polluants d'origine routière. Toutefois, l'étude d'impacts aurait pu préciser les modalités de gestion des eaux pluviales à l'issue du projet.

Impact sur la biodiversité

L'étude d'impact indique que le projet aura un impact positif sur la biodiversité du fait de l'augmentation des espaces végétalisés. Une gestion écologique des espaces verts est prévue, ce qui est à souligner.

Impacts du programme de travaux et effets cumulés

Un chapitre traite des effets cumulés avec les autres projets connus au sens de la réglementation⁶ (projet de rénovation de La Samaritaine, aménagement du quartier des Halles). L'analyse des impacts est restée essentiellement qualitative.

Par ailleurs, l'autorité environnementale recommande d'analyser plus finement les effets cumulés du projet avec l'aménagement des voies sur berges en rive gauche, en particulier sur la circulation. En effet, les impacts cumulés de ce programme de travaux sont de nature à interagir et à dégrader davantage le fonctionnement du réseau intra-muros, avec pour effets indirects une aggravation des nuisances associées.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le document présenté est clair et reprend bien l'ensemble des rubriques de l'étude d'impact. Le paragraphe relatif aux effets du projet sur les déplacements aurait néanmoins mérité d'être plus détaillé, au regard notamment des préoccupations exprimées par le public à ce sujet lors de la concertation.

5. Information, consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale



Jean-François CARENCO

⁶ L'article R.122-5 du code de l'environnement indique que les projets connus sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

« - ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public. »