



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **23 JUIN 2011**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-319-11

Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement des berges de Seine dans les 1^{er}, 4^{ème}, 7^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Paris

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, porté par la Ville de Paris, de réaménagement des berges de la Seine au niveau des 1^{er}, 4^{ème}, 7^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Paris. Ce projet d'envergure s'inscrit notamment dans une volonté de rendre les berges aux piétons, d'en diversifier les usages en vue d'une amélioration du cadre de vie. Il s'agit pour la Ville de Paris de renforcer l'attractivité du site.

En application des dispositions du code de l'environnement, ce projet est soumis à l'élaboration d'une étude d'impact. Pour ce projet porté par la Ville de Paris, l'autorité environnementale est le Préfet de Région.

Le dossier d'étude d'impact aborde bien l'ensemble des thématiques environnementales. L'ajout de nombreux plans, schémas et photographies afin d'en faciliter la lecture est apprécié. Les berges de la Seine représentent un secteur particulièrement sensible sur lequel les déplacements routiers, le patrimoine, la qualité de l'eau du fleuve et les risques naturels représentent des enjeux particulièrement importants et le porteur du projet y a apporté une attention particulière.

S'agissant des déplacements, les études présentées sont de bonne qualité. Elles montrent que les voiries auront la capacité d'absorber les reports, en notant toutefois une certaine dégradation des trafics. Des aménagements supplémentaires sur ces voies annexes seront potentiellement à prévoir dans le futur pour réduire ces dégradations.

Si le projet ne prévoit pas de modifications des structures actuelles des berges, l'absence d'éléments précis concernant les activités projetées ne permet pas de conclure à ce stade du projet à l'absence ou non d'impact des aménagements sur le paysage et le patrimoine remarquable de Paris. Le choix des activités sera donc déterminant sur cet aspect.

En ce qui concerne la gestion des eaux, les aménagements prévus dans le cadre du projet permettront d'améliorer la situation actuelle quant aux rejets de polluants dans la Seine. Néanmoins, des mesures complémentaires sont attendues sur ces points afin de répondre aux objectifs de réduction de la pollution fixés par la Ville de Paris.

Enfin, le dossier a bien pris en compte le risque inondation par débordement de la Seine. Une vigilance particulière est attendue sur le respect des prescriptions de construction du PPRi concernant les structures prévues au niveau des berges basses.

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 basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. L'autorité environnementale est le Préfet de Région.

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 85/337/CEE.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte du projet

Le projet porté par la Ville de Paris vise le réaménagement des berges de la Seine au niveau des 1^{er}, 4^{ème}, 7^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Paris. Cette opération d'envergure s'inscrit notamment dans une volonté de rendre les berges aux piétons, d'en diversifier les usages en vue d'une amélioration du cadre de vie.

Le projet prévoit notamment pour cela la requalification des voiries routières au niveau des quais hauts des deux rives, et des berges basses de la rive droite. La fermeture à la circulation des berges basses de la rive gauche ouvrira de nouveaux espaces aux piétons et aux circulations douces. Le projet comprend également l'implantation d'équipements ponctuels, comme un emmarchement, un « archipel » et des zones récréatives dont les fonctionnalités ne sont pas à ce jour définies.

2. Les enjeux environnementaux

Le dossier présente dans un premier temps l'aire d'étude retenue pour mener les expertises des différents thèmes de l'environnement. Ainsi, le dossier distingue le périmètre opérationnel dans lequel les opérations d'aménagement sont réalisées, le secteur d'étude, ovoïde de 300 mètres de part et d'autre du fleuve et l'aire d'étude élargie selon la thématique étudiée. Cette information est pertinente afin de comprendre la démarche entreprise par le maître d'ouvrage. Sur ces points, les cartographies jointes sont de bonne qualité.

S'agissant des risques naturels, le dossier aborde bien les différents aléas susceptibles de concerner l'agglomération parisienne, il s'agit notamment des phénomènes de remontée de nappe, de retrait/gonflement des argiles, de la présence de poches de gypse, du risque

sismique et du risque inondation. La présence de cartographies détaillées précisant les niveaux d'aléa est appréciée.

Le secteur d'étude est concerné plus fortement par un risque d'inondation de la Seine et par des phénomènes de remontée de nappe.

Le dossier présente la carte des Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) à la page 70 et la carte issue du Plan de Prévention du Risque inondation (PPRi) approuvé par arrêté préfectoral le 19 avril 2007, à la page 82 du dossier. Le PPRi vise à réglementer notamment les règles de construction, en fonction des niveaux d'aléa. Le dossier indique que le projet est inclus dans le secteur « rouge » du PPRi, zone d'écoulement principal du fleuve en période de crue. L'autorité environnementale précise par ailleurs que les berges hautes, concernées également par le projet, sont pour une grande partie situées en zone bleue du PPRi qui correspond aux zones urbanisées situées en zone inondable et qui comprend deux variantes, une zone bleu clair et une zone bleu sombre.

Sur ces points, il aurait été pertinent que le dossier indique les prescriptions et les recommandations liées à ces différents zonages. Ces éléments permettraient en effet de s'assurer dans les étapes suivantes du dossier que le projet respecte ces règles.

Par ailleurs, s'agissant des risques technologiques, le dossier mentionne la présence de vingt installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) aux abords directs du périmètre opérationnel. Il précise également qu'aucune de ces installations industrielles ne relève de la réglementation SEVESO.

L'autorité environnementale souhaite néanmoins ajouter qu'il existe une centrale de production frigorifique dans le 16^{ème} arrondissement de Paris et qu'elle exploite une station de pompage et de rejets en Seine d'une capacité de 11 200m³/h pour refroidir ses groupes-froid. Le dossier ne précise pas l'impact ou l'absence d'impact du projet sur cette station.

Le projet concerne particulièrement les voies sur berges de Paris ainsi que les voies situées au niveau des quais hauts. Le thème des déplacements représente donc un enjeu sensible sur lequel le pétitionnaire a porté une attention particulière.

Des études spécifiques ont été menées sur la période 2003-2008 et sur la situation en 2009, à partir de comptages effectués en 2007 et en 2008. Les services compétents pour les différentes voiries ont également été sollicités comme la Direction des Routes d'Ile-de-France ou les Conseils Généraux des départements limitrophes.

L'importance des trafics routiers conduit à considérer les thèmes de la pollution de l'air et des nuisances comme stratégiques pour ce projet.

S'agissant de la pollution de l'air, une campagne de mesures a été effectuée en 2010. Les mesures effectuées sur le terrain ont permis de dresser un état des lieux complet de l'état actuel. La localisation des points de mesure et les niveaux de polluants associés sont bien indiqués, ce qui doit être souligné. Ainsi, il est constaté que les niveaux de certains polluants sont actuellement supérieurs aux valeurs limite, comme pour le NO₂.

S'agissant des nuisances sonores, le dossier présente le classement acoustique des infrastructures de transports terrestres.

Pour compléter ces éléments, des mesures de bruit in situ ont été effectuées sur le secteur d'étude du projet mais également au niveau des voiries hors des sites de travaux susceptibles de subir des modifications du fait de la requalification des voies sur berges.

Les niveaux mesurés indiquent que l'ensemble des secteurs, notamment d'habitations situées à proximité des voies de circulation principales sont classées comme ambiance sonore préexistante non modérée, c'est-à-dire des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) de nuit. Une attention particulière devra être portée sur les secteurs pour lesquels le projet entraînera une augmentation du trafic et potentiellement des niveaux sonores.

En ce qui concerne ces deux thématiques, pollution de l'air et bruit, les états initiaux sont de bonne qualité. Ces éléments seront nécessaires pour estimer les modifications induites par la réalisation du projet.

S'agissant de la thématique de l'eau, le dossier présente de manière succincte les caractéristiques actuelles de la Seine (débits, qualité des eaux). Les caractéristiques de débit de la Seine sont bien appréhendées. Le dossier rappelle les différents débits d'alerte et les niveaux de crise correspondants.

Concernant la qualité des eaux, le dossier s'appuie notamment sur les données issues de la station située à Paris – Austerlitz. Il s'agit des données biologiques du fleuve. L'autorité environnementale relève que le dossier ne fait pas mention des données chimiques. Il aurait été pertinent que ce point soit explicité, notamment au vu des objectifs de requalification des voiries routières des berges. Il convient en effet de noter que les données issues des réseaux de suivi mis en œuvre dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau (RCS et RCO) sur la période 2007-2010, montrent que la Seine au niveau de l'agglomération parisienne est déclassée notamment du fait de la présence d'Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), et de métaux (cuivre, zinc, cadmium), qui sont des polluants qui se trouvent habituellement dans les rejets d'eaux pluviales issues des voiries.

Par ailleurs, le dossier mentionne les conclusions données par le document « Suivi de la qualité des eaux de la Seine dans l'agglomération parisienne – synthèse de l'année 2008 ». S'il est pertinent de prendre en compte ce document, les données issues des réseaux de la DCE montrent des différences quant à la présence de certaines substances. Ainsi, les concentrations en nitrates seraient sur la Seine et au niveau du projet comprises entre 25 et 35 mg/l, ce qui correspond à une qualité « bonne » pour la DCE et médiocre selon les anciennes grilles d'évaluation du SEQ'Eau. A contrario, les concentrations pour l'ammonium et les nitrites dans le cadre du bilan nutriments montrent une qualité dégradée en 2008 à l'aval de la station Achères.

Le dossier présente également l'état des lieux des rejets d'eaux depuis les secteurs concernés par le projet d'aménagement. Le réseau historique de Paris est de type unitaire, c'est à dire qu'il collecte à la fois les eaux pluviales et les eaux usées. Des équipements récents ont permis de diversifier les points de rejet et de séparer les deux types de rejets afin de réduire en cas de fortes pluies les phénomènes de dilution des polluants et d'éviter une saturation des réseaux et des stations d'épuration situées en aval.

Le site d'étude comprend deux types de dispositifs, les eaux issues des quais hauts sont envoyées dans le réseau unitaire de la ville de Paris tandis que les eaux issues des quais bas et des voies sur berges sont rejetées directement dans la Seine. Une cartographie de ces rejets directs en Seine est présentée à la page 76 du dossier, ce qui est apprécié.

Le niveau de la pollution de ces eaux non traitées est estimé aux pages 77 et suivantes du dossier. L'appréciation des charges polluantes est une bonne approche, elle s'appuie cependant sur des références de 1993 devenues aujourd'hui dépassées pour certains composés. Ainsi, les valeurs présentées pour les MES (matières en suspension), la DCO (demande chimique en oxygène), les hydrocarbures et le zinc peuvent sembler légèrement sur-estimées. Le principe de raisonnement reste néanmoins bien appréhendé.

En ce qui concerne les aspects paysagers et le patrimoine existant, les berges de la Seine présentent un caractère architecturé et minéral bien particulier, caractéristique de Paris, avec une structure à deux quais qui a pour effet, comme le relève le rapport de l'UNESCO de « canaliser le fleuve ». La Seine à Paris est donc un « canal » parfaitement structuré, à dominante minérale, où le végétal est strictement contenu. Le dossier a parfaitement noté ces aspects (page 107 et suivantes) qui doivent être respectés tant dans l'échelle que dans la lisibilité des berges à deux niveaux pour répondre au rapport de l'UNESCO. Elle

indique, à ce titre en page 113, que les « plantations d'arbres d'alignement soulignent l'organisation étagée des berges ».

Le dossier a bien répertorié les protections réglementaires qui concernent le secteur d'étude : secteurs sauvegardés, abords des monuments historiques, site inscrit et site classé, patrimoine mondial de l'UNESCO. Il aurait été néanmoins très utile que les conséquences liées à l'existence de certains zonages soient rappelées dans le cadre de l'étude d'impact.

Enfin, il convient de noter que le dossier a omis que certains éléments bâtis ou naturels, sont parfois concernés par plusieurs types de protection. Ainsi, le dossier indique (page 383), que les travaux prévus dans la culée du pont Alexandre III, ouvrage classé et comportant des éléments classés au titre des monuments historiques impliqueront une intervention du conservateur régional des monuments historiques et non pas seulement des échanges avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

En ce qui concerne les milieux naturels, malgré le caractère très urbain du secteur d'étude, le dossier indique que la présence du fleuve, comme axe structurant de corridor écologique est susceptible d'être accompagnée d'espèces faunistiques et floristiques intéressantes.

Dans un premier temps, le dossier présente un état initial général à l'échelle de la ville de Paris. Ces données s'appuient notamment sur la bibliographie ou sur des inventaires effectués dans le cadre de prospections sur le terrain à différentes années.

S'agissant de la flore, cinq espèces sur les huit espèces protégées connues à l'échelle de Paris sont inféodées à des secteurs proches de la Seine.

S'agissant de la faune, les espèces les plus représentées semblent être les oiseaux, les poissons et certains reptiles.

Le dossier n'apporte pas d'éléments d'information en ce qui concerne les localisations connues des espèces faunistiques abordées. De plus, le dossier ne présente pas d'éléments concernant les insectes ou les chiroptères.

Dans un deuxième temps, les études ont porté plus particulièrement sur le secteur d'étude du projet, divisé pour l'analyse en sept sections distinctes, sur lesquelles des inventaires ont été menés en janvier 2011 (page 99).

Il aurait été pertinent que la démarche retenue pour ces visites qualifiées de « succinctes » soit précisée. Ainsi, le choix de réaliser ces visites en période hivernale pourrait conduire à négliger certaines espèces remarquables présentes aux périodes favorables.

S'agissant plus particulièrement des espèces protégées, le dossier indique que les deux essences végétales susceptibles d'être présentes sur le site d'implantation du projet, le Polystic à aiguillons et la Fougère des marais repérés en 2003, n'ont pas été revues en 2010. Ainsi, il apparaît que des prospections effectuées à d'autres périodes que 2011 ont également concerné le secteur d'étude, sans que ces données soient précisément explicitées.

En application des dispositions de l'article R.414-19 du code de l'environnement, le dossier comporte une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches. En pages 102 et 103 du dossier est présentée la localisation de ces sites, il s'agit notamment des sites de la Seine-Saint-Denis. Les habitats et les espèces ayant conduit à la désignation de ces zones sont présentés afin de s'assurer que le projet n'a pas d'incidences sur eux.

Seule l'espèce Martin pêcheur a été observée sur les berges de la Seine. A ce titre, il aurait été pertinent que les sites de nidification du Martin pêcheur soient indiqués afin de s'assurer de leur maintien dans le cadre du projet.

La présentation au sein de l'état initial d'une synthèse qui hiérarchise les enjeux environnementaux doit être soulignée. Cette démarche volontaire permet de repérer de manière claire les enjeux les plus sensibles sur lesquels le pétitionnaire prévoit de porter une vigilance particulière. Il s'agit notamment de l'eau, des risques, du paysage et du patrimoine, du cadre de vie, des déplacements et de ses nuisances associées (air et bruit).

3. Les impacts environnementaux

3.1 La prise en compte dans le projet des documents de planification

Concernant l'urbanisme et les documents de planification, l'étude d'impact mentionne plusieurs documents qui encadrent l'aménagement et le développement de l'agglomération parisienne. Le dossier aborde le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), le Plan Local d'Urbanisme (PLU), et les Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV). Cette démarche est tout à fait pertinente. Il aurait été néanmoins intéressant que le dossier précise les documents qui génèrent des obligations réglementaires des autres documents moins contraignants.

Par ailleurs, le dossier mentionne d'autres types de documents de planification concernant le domaine des transports et des déplacements : le plan de déplacement de Paris (PDP), et le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF). L'étude d'impact indique que le premier plan est un document d'orientation de la politique de déplacements pour les 15 prochaines années, qui vise à garantir pour tous une mobilité durable et lutter contre la pollution. Il convient de rappeler sur ce point que le PDP est resté un document à l'état de projet qui n'a pas été approuvé. Le PDUIF avec lequel le SDRIF doit être compatible est quant à lui le document de référence en matière de déplacement. Il est en cours d'élaboration à ce jour.

S'agissant du règlement de la publicité et des enseignes de Paris actuellement en vigueur, les dispositions applicables sont présentées en détails et identifiées pour chacun des secteurs aménagés. Il est également fait mention de la procédure de révision en cours de ce document qui prévoit une validation du nouveau règlement pour 2011. Compte-tenu du calendrier du projet d'aménagement des berges de Seine, il conviendra que les règles issues du nouveau règlement soient bien prises en compte dans la conception des aménagements.

La compatibilité du projet avec les orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie est abordée.

3.2 Justification du projet retenu

La Ville de Paris apporte dans son dossier de nombreux éléments pour justifier la réalisation du projet d'aménagement des berges de la Seine.

Dans un premier temps, l'historique des berges à Paris est rappelé. Il montre ainsi l'évolution des usages qui s'orientent ces dernières années vers une réappropriation du fleuve par les habitants et les visiteurs.

Les grands objectifs du projet présenté sont (page 245) :

- Rendre les berges aux piétons, faciliter les accès au fleuve et mieux relier les deux rives, mettre en œuvre une continuité des parcours piétons et cyclables le long de la Seine, améliorer la sécurité des déplacements ;
- Développer et diversifier les usages, en offrant des activités sportives, culturelles, citoyennes, économiques liées à la nature et au fleuve et en trouvant des modalités de gestion afin que le plus grand nombre puisse bénéficier des activités proposées ;
- Valoriser ce site unique, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité, porteur de l'identité de Paris, en développant l'intégration urbaine et paysagère, en supprimant l'aspect autoroutier des berges rive gauche et rive droite et de leurs abords, en offrant un paysage nouveau réconciliant la ville et son fleuve ;
- Renforcer la continuité écologique de la Seine et ses abords, dans le cadre des orientations définies par le PADD qui prévoit la mise en valeur de la Seine et la préservation de la biodiversité.

La présentation de l'ensemble des actions de concertation est appréciée. Ces échanges avec le public se sont déroulés de plusieurs façons, il s'agit notamment de réunions publiques, d'exposition, de diffusion d'information sur Internet...

Pour l'élaboration de son projet, plusieurs variantes d'aménagement ont été étudiées. La page 253 du dossier présente les autres scénarios envisagés dans le cadre du projet. Il s'agit de la variante où aucun projet n'est réalisé au niveau des berges de la Seine, et de la variante pour laquelle les circulations routières au niveau des berges basses des deux côtés de la Seine sont totalement fermées.

Si ces éléments répondent bien aux obligations des dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement, les descriptions présentées ne sont pas toujours approfondies, ne permettant pas d'interroger le cas échéant d'autres variantes intermédiaires.

3.3 Présentation du projet retenu

Le projet retenu prévoit, au niveau de la rive gauche :

- La fermeture des voies basses pour un nouvel usage piétonnier du secteur. Les aménagements prévus permettront de rendre ce choix réversible ;
- La mise en place de pôles dévolus à certaines activités : « culture et événements », « rencontre, culture et festivités », un espace destiné aux activités sportives. Sur ce point, le dossier mentionne notamment une patinoire, un bassin de baignade, un ride glisse ou un parcours équestre. Il s'agit de propositions d'activités issues de phases de concertation avec le public ;
- Un emmarchement au niveau du musée d'Orsay. Il s'agit d'un escalier de liaison entre les deux niveaux de berges mais également d'une « tribune » ;
- Un archipel au niveau du port du Gros Caillou. Il s'agit d'un jardin flottant accessible aux piétons ;
- Des travaux d'adaptation de la voirie au niveau des berges hautes.

Au niveau de la rive droite, il est prévu :

- Le réaménagement des voies routières en boulevard urbain. Cette opération concerne plus particulièrement trois secteurs :
 - Avenue de New-York : il est prévu la création de traversées piétonnes, d'aménagements pour la circulation des vélos, la fermeture de l'actuel passage souterrain ;
 - Quai des Tuileries : la création d'un plateau piéton, la dynamisation de la terrasse des Tuileries par l'ouverture des grilles actuelles, le réaménagement des voies routières et de l'accès au passage routier souterrain.
 - Port Henri IV – Square de l'Hôtel de ville : les voies basses sur berges sont requalifiées afin d'offrir aux futurs usagers piétons un cadre agréable pour la promenade. Il est prévu une réduction des largeurs des voiries routières, un travail sur le traitement végétal du quai.
- Des aménagements annexes comme l'ouverture d'un passage vers le port de l'Arsenal ou la continuité cyclable entre Châtelet et l'Hôtel de ville.

Le descriptif des aménagements prévus est bien présenté dans le dossier. Des plans du projet et des photomontages sont joints pour une meilleure compréhension.

L'autorité environnementale note néanmoins que certaines opérations annoncées ne sont pas accompagnées de description suffisante. Ainsi, concernant la section Port Henri IV – Square de l'Hôtel de ville, le dossier mentionne la présence de pierres calcaires bordant l'espace sans que leur localisation et leur fonctionnalité soit précisée. Il est également fait mention d'une rénovation conséquente du square de l'Hôtel de ville sans que les caractéristiques de cette opération soient précisées. Enfin, le photomontage présenté à la page 267 semble montrer que le quai bas sera totalement fermé à la circulation. Il convient à ce titre de rappeler qu'il s'agit d'un boulevard urbain où les usages prévus seront mixtes.

Ce photomontage montre sans doute les berges basses lors de journées ponctuelles comme « Paris Respire » ou « Paris Plages », mais cela aurait du être précisé pour lever toute ambiguïté.

Au niveau de la rive gauche, si le dossier rappelle bien les propositions d'activités énoncées lors des phases de concertation avec le public, le pétitionnaire n'indique pas celles qui seront retenues dans le cadre du projet. Il semble donc difficile ensuite d'évaluer les effets de ces aménagements notamment sur le paysage et le patrimoine parisien. Par ailleurs, dans la description du « pôle nature », le dossier précise les caractéristiques des berges flottantes de l'archipel, il s'agit d'espaces dévolus aux plantations pour offrir aux futurs usagers des zones de calme et de détente. La rubrique « Les habitats et les milieux naturels » (page 305 du dossier) mentionne la présence d'une zone végétalisée de 1 300 m² entre le quai haut et le quai bas. Sur cet aménagement, le dossier n'apporte toutefois aucun élément de description.

La Ville de Paris souhaite inscrire son projet dans une démarche de développement durable, pour cela un référentiel « Un aménagement durable pour Paris » a été élaboré. Le dossier présente à la page 291 les objectifs de ce référentiel qui ont été retenus pour le projet d'aménagement des berges de Seine.

4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Le dossier présente d'une part les impacts liés à l'exploitation du projet, puis dans un deuxième temps les impacts temporaires liés à la phase de travaux. Les mesures proposées pour réduire ou compenser ces effets sont présentées au niveau de chaque impact. Ce choix est pertinent afin de s'assurer que l'ensemble des impacts a bien été traité.

S'agissant des impacts du projet sur l'environnement, les déplacements, les nuisances associées, le paysage, le risques inondation et la gestion des eaux représentent des enjeux particulièrement sensibles.

4.1 Les déplacements et les nuisances associées

L'évolution des déplacements et des trafics routiers sont des éléments susceptibles d'impacter l'environnement des habitants et des personnes fréquentant ces sites.

Dans le dossier, les impacts en termes de circulation sont mesurés convenablement, dans les limites inhérentes à la modélisation du trafic. Ces limites concernent les incertitudes liées à l'évolution de la demande en déplacements routiers et des comportements individuels (choix du mode de transport et de l'itinéraire), mais aussi à l'étendue inévitablement restreinte du domaine modélisé. Il n'a pas été identifié dans le champ de l'étude les perturbations courantes de trafic.

Les conclusions des études dynamiques réalisées par la Ville de Paris montrent que certaines mesures d'accompagnement confèreraient au réseau routier modélisé la capacité d'absorber le trafic reporté depuis les voies sur berges avec néanmoins une dégradation des temps de parcours.

Les simulations ne montrent pas de situations inacceptables en termes de report de trafic, mais des reports sur les voies parallèles, notamment sur les rues de Grenelle et de l'Université au niveau de la rive gauche.

Le carrefour pont de la Concorde – quai Anatole France – quai d'Orsay – boulevard Saint Germain devra être optimisé pour répondre au surplus de trafic en provenance du pont de la Concorde et du quai Anatole France.

En ce qui concerne le quai Anatole France, une ambiguïté apparaît dans le dossier sur le scénario final d'aménagement du quai par rapport aux scénarios de trafic testés par la modélisation.

Les impacts significatifs sont limités au réseau routier urbain, le boulevard périphérique voyant sa congestion peu augmentée aux heures de pointe d'après les études réalisées.

Enfin, des incertitudes demeurent et ne peuvent pas être levées a priori sur les futures conditions de circulation des sections routières adjacentes aux secteurs d'implantation du projet qui ne sont pas modélisées.

Par ailleurs, même au moyen d'outils performants de modélisation de trafic, certains impacts ne peuvent pas être évalués en amont de la mise en oeuvre du projet en milieu urbain. Cela pourrait avoir des conséquences sur l'évaluation des impacts associés (bruit, air), dont les domaines d'étude excluent certains tronçons de route qui voient leur trafic augmenter et pourraient se trouver en situation critique.

En ce qui concerne les circulations douces, le projet apporte des solutions efficaces que ce soit pour les usages ludiques ou professionnels, sur les deux rives de la Seine, et notamment sur les quais bas de la rive gauche.

Concernant l'impact du projet sur la pollution de l'air, le dossier présente de manière claire la méthodologie retenue pour les modélisations. Ainsi, trois scénarios ont été retenus :

- Situation existante du trafic en 2008 ;
- Horizon 2013 sans la mise en oeuvre du projet ;
- Horizon 2013 avec la mise en oeuvre du projet.

Les voiries ont été étudiées en différentes sections pour une analyse fine des niveaux attendus de polluants dans l'air.

Les conclusions des études menées montrent à l'échelle globale et avec la mise en place du projet une amélioration de la qualité de l'air ambiant. En prenant en compte une possible avancée technologique quant aux rejets des véhicules routiers, l'étude estime à une diminution d'environ 36 % des polluants par rapport à la situation de 2008. La Ville de Paris estime que le projet aura un impact positif sur la qualité de l'air.

L'autorité environnementale souligne néanmoins qu'il aurait été pertinent que le détail des estimations soit présenté dans le dossier, et notamment celles correspondant à la rénovation du parc des véhicules et celles liées aux voiries impactées par une augmentation de trafic suite à la fermeture ou la diminution des voies sur berges. Ces mesures n'apparaissent pas clairement dans le dossier.

S'agissant des nuisances sonores, les études ont porté sur deux types de voiries, celles directement concernées par les aménagements du projet et celles concernées par les reports de trafic.

Au niveau des voies aménagées, les niveaux calculés montrent une diminution globale des niveaux sonores. Cette baisse est notamment importante sur les voies sur berges de la rive gauche avec la suppression du trafic. Le report des véhicules au niveau du quai haut entraîne une légère augmentation des nuisances, compensée selon le dossier par la chute des vitesses de déplacements. Cette affirmation aurait pu être explicitée pour le public, des éléments de justification auraient été appréciés.

S'agissant des nuisances sonores au niveau des zones de report de trafics, le dossier ne présente pas de conclusion définitive quant à la future situation après la réalisation du projet. Des aménagements spécifiques seront sans doute à prévoir pour réceptionner le report de trafic.

4.2 L'approche paysagère du projet

S'agissant des impacts du projet sur les aspects paysagers et le patrimoine, le projet ne prévoit pas d'opération de travaux qui concernent directement les monuments existants ou les structures des berges. Le dossier indique à la page 313 du dossier que le projet aura un impact positif, direct et permanent, sans qu'il soit précisé dans quelle mesure ces aménagements modifieront le caractère patrimonial des berges de Seine à Paris.

En effet, des justifications auraient été attendues concernant les ouvrages projetés dans le cadre du projet par rapport aux éléments issus de l'état initial et de l'historique des berges de la Seine, seuls éléments de référence paysager actuellement visibles. Pour

« l'archipel », bien que cet aménagement se rapproche des formes en longueur en rapport avec les péniches ou ponts flottants, il en dépasse les dimensions, 180 mètres pour « l'archipel » contre 35 mètres pour des péniches de type Freycinet. De plus, ses caractéristiques visuelles ne sont pas précisément présentées. Les seules vues présentées en page 246 montrent l'implantation d'arbres de grandes hauteurs, d'éoliennes et de serres. L'embranchement semble dépasser quant à lui l'échelle de l'organisation longitudinale à deux niveaux.

Par ailleurs, le dossier a rappelé au sein de l'état initial les critères de justification ayant conduit à désigner les berges de Seine à Paris, ainsi que certains axes perpendiculaires, « patrimoine mondial » de l'UNESCO, qui renforce les diverses qualifications réglementaires du site en droit français.

En page 383 ter du dossier, les effets du projet sur cette désignation sont abordés. Il semble néanmoins que l'analyse des effets sur ce classement n'a pas été développée de manière complète à ce stade. En effet, si le projet ne prévoit pas de modifications importantes des ouvrages actuels et des monuments historiques, l'implantation de nombreuses activités récréatives non encore définies (parcours équestre, « ride glisse »...) pourraient être susceptibles de modifier de façon importante la visibilité des strates historiques.

À ce stade d'avancement du projet, l'autorité environnementale considère que sans une présentation précise et fine des ouvrages, activités projetées au niveau des bords de la Seine, il est difficile de conclure sur le niveau d'impact du projet sur le paysage et le patrimoine.

4.3 La gestion des eaux et la prise en compte des risques naturels

En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, le projet ne prévoit pas de modifications majeures des dispositifs actuels. Certaines opérations permettront néanmoins une amélioration de la situation. Au niveau de la rive droite, l'augmentation des surfaces engazonnées au détriment de l'asphalte permettra une légère réduction des volumes d'eaux rejetés directement dans la Seine. Le projet prévoit également l'implantation d'un dispositif de traitement afin d'améliorer la qualité des eaux rejetées.

Si cette démarche est tout à fait pertinente, le dossier n'indique pas les caractéristiques de cet équipement, ni ses performances attendues en matière d'abaissement des niveaux de pollution. A titre d'exemple, le dossier mentionne à la page 299 la mise en place d'un déshuileur/débourbeurs tandis qu'à la page 378 il s'agit d'un décanteur.

Il convient de signaler que les retours d'expériences sur ce type d'installations montrent une faible efficacité pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales. Ils semblent plus aptes au traitement des flux importants d'hydrocarbures libres, plutôt qu'au traitement de flux intermittents de polluants sous forme particulaire le plus souvent véhiculés par les eaux de ruissellement. Il conviendrait donc de caractériser la charge polluante attendue des eaux de ruissellement, en fonction de l'activité et des types de véhicules, et de choisir un dispositif de traitement adapté.

En outre, il faut souligner l'importance de l'entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales. En effet, un défaut d'entretien peut avoir l'effet inverse de celui recherché, en concentrant la pollution restituée plutôt que de la réguler.

Au niveau de la rive gauche, la fermeture de la circulation sur les berges basses induira de fait une réduction des rejets de polluants de type routier. Le projet prévoit la mise en place de poubelles pour éviter les risques de pollutions liées au nouvel usage piétonnier du secteur. Il conviendra que leur nombre et leur localisation puisse s'adapter aux usages qui seront faits de cet espace.

Sur cette section de rive gauche, le projet sera réversible du point de vue de la circulation automobile. Sur ce point, il aurait été intéressant que le dossier indique, dans le cas où les berges basses seraient réouvertes à la circulation, que le projet comprend la mise en place

de dispositif d'abaissement de la pollution routière comme cela est prévu pour les berges basses au niveau de la rive droite de la Seine.

Du fait de l'implantation du projet en bordure de la Seine, le risque inondation représente un enjeu particulièrement sensible. Le dossier, sur ce thème, indique que les aménagements prévus ne modifieront pas la topographie actuelle. S'agissant des activités projetées ou de l'emmarchement, le dossier précise que leurs structures seront temporaires, démontables ou mobiles. Concernant l'emmarchement, le dossier précise au sein d'une autre rubrique que l'ouvrage pourra être démonté en moins de 48 heures. S'agissant des autres activités, le dossier ne précise pas le délai pour lequel leur retrait pourra être effectué. Afin de s'assurer que l'ensemble des dispositions a bien été pris en compte, le protocole suivi conduisant jusqu'au démontage des structures aurait mérité d'être précisé dans le dossier. Si pour l'emmarchement le délai de retrait est court, il convient de noter que les inondations de la Seine au niveau des berges basses peuvent survenir dans des délais plus rapides. Il aurait été souhaitable que les modalités d'alerte de crues soient précisées.

Par ailleurs, le dossier n'indique pas les autres prescriptions issues du PPRi en vigueur. Ces données auraient permis de confirmer leur prise en compte dans la conception du projet.

4.4 Les milieux naturels

S'agissant des milieux naturels, le dossier (page 305) indique que le projet aura des effets très positifs sur la biodiversité, par l'implantation de nouvelles zones engazonnées, de frayères au niveau de l'ouvrage « archipel » ou d'un pôle « Nature » au niveau du Port du Gros Caillou. L'autorité environnementale note cependant que certains aménagements comme l'implantation d'une zone plantée au niveau du Port du Gros Caillou ne sont pas décrits. Si en effet ces aménagements étaient susceptibles de favoriser la biodiversité, leurs caractéristiques mériteraient d'être présentées.

Si l'état initial de l'étude d'impact a démontré le caractère actuel fortement urbanisé des berges de la Seine, le dossier ne précise pas comment les secteurs existants les plus intéressants d'un point de vue de la biodiversité pourraient être préservés, il s'agit notamment des zones de frayères potentielles existantes au niveau du futur « archipel ».

Par ailleurs, le projet prévoit une nouvelle campagne d'inventaires floristiques et faunistiques sur le périmètre immédiat du projet avant le début des travaux. Il est rappelé qu'en application de l'article R.411-1 du code de l'environnement la destruction et la perturbation d'espèces protégées sont interdites. Lorsqu'il est démontré que le projet ne peut éviter la destruction d'espèces protégées, des mesures d'évitement et de réduction d'impact doivent être proposées à l'appui d'une demande spécifique de dérogation à l'interdiction de destruction de ces espèces. Ces mesures de compensation devront être détaillées dans le cadre d'un dossier soumis à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature. Sur ce point, l'Autorité environnementale a noté que le pétitionnaire a mis en place cette démarche auprès de l'Administration.

La Ville de Paris indique qu'une gestion écologique des espaces verts du projet est prévue, en vue de leur labellisation. Cette démarche doit être soulignée, elle permettra ainsi de éviter l'utilisation de phytosanitaires et ainsi de contribuer à la diminution de la pollution dans les sols et dans l'eau.

4.5 Les phases de chantier pour la réalisation du projet

Les impacts liés à la phase temporaire de chantier sont traités au sein d'une rubrique spécifique. Le dossier présente tout d'abord les sources potentielles d'impacts, puis dans un second temps les mesures proposées par la Ville de Paris afin d'éviter ou de réduire

ces effets. Il conviendra que ces mesures soient mises en œuvre au niveau de l'ensemble des secteurs de travaux.

Par ailleurs, s'agissant plus particulièrement des impacts du chantier sur les milieux aquatiques. Le dossier présente les mesures retenues (kit anti-pollution, enlèvement des bidons d'huile usagée à intervalles réguliers...).

Des mesures supplémentaires auraient pu être également retenues. Les stockages de substances polluantes nécessaires au chantier devront pouvoir être retirés dans un délai rapide en cas de crue. Ces substances devront être stockées dans des récipients étanches et sur des aires de stockage imperméabilisées munies de bacs de rétention. Les aires de lavage, d'entretien des véhicules et de manutention de chantier seront équipées de systèmes de dépollution avant rejet dans le réseau.

En ce qui concerne les installations de chantier, les eaux devront être récupérées par branchements pour éviter tout rejet direct dans le milieu naturel.

Tout incident ou accident ayant porté ou susceptible de porter atteinte à la qualité des eaux ou à leur gestion administrative devront être portés à la connaissance du Préfet dans les meilleurs délais. Le maître d'ouvrage est tenu alors de prendre ou de faire prendre toutes mesures utiles pour mettre fin à la cause de l'incident ou de l'accident.

Concernant les risques technologiques, il convient de noter que la présence de canalisations de transport et de distribution sur le secteur d'étude devra être particulièrement prise en compte lors de la phase travaux.

De la même façon que pour l'état initial, la présentation d'une synthèse environnementale est appréciée.

5. 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. Certains paragraphes auraient néanmoins mérité d'être plus détaillés pour en améliorer la compréhension.

6. 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

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris



Daniel CANEPA