MAIRIE DE PARIS

15 avril 2010

Dossier de Presse

« Reconquête des voies sur berges »

Contact :
Service de presse – 01.42.76.49.61
service.presse@paris.fr

Editorial de Bertrand Delanoë

Paris est née de la Seine : c'est, en quelque sorte sa « ligne de vie ».
C'est pourquoi, il y a plusieurs années déjà, j'ai eu la conviction que sur cet axe essentiel devait naître un projet dédié à la beauté et à l'âme de Paris. Cette intuition est même devenue un engagement que nous avons inscrit dans notre projet, lors de la campagne pour les élections municipales de 2008.

En effet, comment accepter que ce site exceptionnel demeure réduit à l'état d'autoroute urbaine ? Notre ambition est donc de transformer cet espace pour l'embellir et réinventer ses usages. Ce site est vaste et offre un potentiel extraordinaire. Cela s'adresse à tous les amoureux de Paris, à toutes les générations : car si notre ville appartient à tout le monde, les rives de son fleuve doivent être à la hauteur de cette invitation permanente et universelle.

Pendant dix mois, nous avons donc mené une réflexion très approfondie. Oui, la reconquête des voies sur berges est un rêve. Mais un rêve dont nous voulons qu'il se réalise dans les prochaines années. Ce qui implique d'abord beaucoup de pragmatisme dans la conception même du projet.

De ce point de vue, les deux rives - rive droite et rive gauche - ne présentent pas les mêmes caractéristiques, qu'il s'agisse du volume de trafic observé sur chacune d'entre elles ou de la capacité des quais hauts à supporter une circulation accrue. Partant de ce constat, nous avons donc veillé à les traiter distinctement : l'évolution que nous proposons repose sur des projections précises, évaluant de façon aussi rigoureuse que possible les reports de circulation prévisibles.

Concrètement, les quais bas, rive gauche, seront fermés à la circulation, de Solférino à l'Alma. C'est une proposition forte que nous assumons. Plus de deux kilomètres, du Musée d'Orsay jusqu'au pont de l'Alma, seront transformés, ce qui représente 4,5 hectares rendus aux usagers. Quant à la rive droite, dont la fermeture n'est pas envisageable à court terme, sauf à paralyser les flux vers l'est de Paris et le Val-de-Marne, nous y conserverons les deux files de circulation mais nous transformerons cette véritable autoroute en un boulevard parisien moderne et harmonieux : les voitures rouleront plus lentement, des feux rouges seront installés, les piétons et les circulations douces pourront investir ce site, réinséré dans son espace citadin.

Dans ce cadre reconfiguré, pourront être conçus des lieux et des moments où la ville sera vraiment « en communion » avec son fleuve : des usages inédits - culturels, créatifs, récréatifs et sportifs - des événements, des aménagements adaptés, des gradins descendant vers le fleuve, tout cela participant de cette dimension nouvelle. Nous faisons en outre le choix de la souplesse : après un ou deux ans d'usage, il sera toujours possible d'adapter certains de ces aménagements. Nous ne voulons pas figer les choses, nous souhaitons nous donner des marges de manœuvre et de créativité, en cohérence avec l'identité même de ce site.

Pour cela, l'esprit de concertation dominera les semaines à venir, avec les citoyens, mais aussi avec les élus du Conseil de Paris ainsi, bien entendu, que les maires d'arrondissement.
La mise en œuvre de ce projet implique également une synergie efficace avec l'Etat : les voies sur berges appartiennent au Port Autonome de Paris et les conditions de circulation y sont régies par la préfecture de police.
J'entends en outre privilégier une relation étroite avec les collectivités voisines, faisant écho à la dimension métropolitaine de ce projet : ainsi, le dialogue est lancé avec les conseils généraux du Val-de-Marne, de Seine-et-Marne et des Hauts-de-Seine.

Ce chantier est considérable, ses perspectives stimulantes. Au cœur de l'enjeu, l'avenir de Paris, son visage, ses rythmes et ses pratiques. Oui, la transformation des voies sur berges entre en résonance avec une certaine conception de la ville du XXIème siècle. Car elle vise à mettre en harmonie des notions si longtemps délaissées : convivialité, diversité, créativité et esthétique. En remettant les citoyens au centre d'une telle entreprise, c'est cette ambition inédite qui demain, je le souhaite, trouvera son expression.

Le calendrier

Une première délibération sera présentée au Conseil de Paris de juillet 2010, afin de présenter les principes d'aménagement et permettre de lancer différentes études de réalisation.

D'ici juin, des échanges auront lieu avec les maires d'arrondissement et les collectivités riveraines afin que la dimension métropolitaine du projet soit affirmée.

D'autre part, chacun sera invité à s'exprimer sur le projet grâce à un forum mis en place sur le site internet www.paris.fr. Ce forum permettra de recueillir les avis, remarques et suggestions, afin d'enrichir encore le projet autour des différents usages des berges (piétons, vélos, activités sportives, de loisirs, lieux d'animation…).

Dans sa partie parisienne, le projet sera mis en œuvre dans les deux ans : les aménagements sur les deux rives seront réalisés et livrés au plus tard dans le courant de l'été 2012.

Les reports de circulation

Le projet prévoit :

- une requalification du quai rive droite, qui est actuellement une autoroute urbaine, en y réduisant la vitesse grâce à l'implantation d'au moins 5 feux entre le pont d'Iéna et le pont Sully, en diminuant la largeur des chaussées et en retraitant l'espace public, ce qui facilitera l'accès aux berges et leur réappropriation par les Parisiens ;

- la fermeture à la circulation du quai bas rive gauche, entre le Musée d'Orsay et le pont de l'Alma, permettant l'installation d'activités pérennes accessibles à tous.

Cette configuration a été étudiée ainsi que de nombreux autres scénarios, par les services de la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris. Les conséquences en matière de circulation ont fait l'objet d'une modélisation[1] sur la base des données de trafic de 2008.

Sur la rive droite :

La circulation actuelle

Le trafic est actuellement comparable à celui d'une autoroute à 2 voies (près de 40 000 véhicules par jour) avec à l'heure de pointe du soir un trafic de 4 000 véhicules par heure. L'absence de feux et la vitesse élevée des véhicules aux heures creuses, malgré la limitation à 50 km/h, rend impossible l'accès aux bords de Seine.

La circulation après la mise en œuvre du projet

Si les deux voies de circulation sont conservées, l'installation de feux permettra de réguler la vitesse. Les traversées piétonnes permettront d'accéder aux espaces disponibles en bord de Seine et aux activités qui y seront installées.

Sur les berges ainsi transformées, la réduction de la vitesse sur la traversée de Paris ouest-est, du point du jour à la porte de Bercy (estimée à l'heure de pointe de 24 km/h aujourd'hui à 20 km/h après l'installation des feux) portera le temps moyen de parcours de 31 minutes aujourd'hui à 37 minutes à l'heure de pointe.

A l'heure creuse, la réduction de la vitesse sera plus nette : 40 km/h contre 50 km/h actuellement. Cela pacifiera la circulation et permettra de faciliter l'accès aux berges et transformer leur environnement, aujourd'hui très bruyant et autoroutier.

[1] Données issues du système de régulation des feux Surf 2000

La simulation réalisée montre qu'environ 25% du trafic actuel se reportera sur d'autres voies :

- sur le périphérique, pour une large part (circulation de transit). La capacité du périphérique permet d'absorber ces reports marginaux par rapport à la fréquentation actuelle, sans effet sur les conditions de circulation ;

- mais aussi sur le quai haut rive droite, le quai Branly et le boulevard Saint Germain ainsi que plusieurs axes de la rive droite. Ce report se fera sans affecter de manière sensible les conditions de circulation sur ces axes (augmentation des temps de parcours inférieure à 5 minutes sur chacun de ces axes).

Sur la rive gauche

Sur cet axe au trafic moindre (2 000 véhicules par heure à l'heure de pointe sur les berges) que sur la rive droite, la fermeture à la circulation des quais bas entraînera logiquement un report de circulation sur le quai haut, la vitesse moyenne passant, à l'heure de pointe, sur l'axe gare d'Austerlitz / Bir Hakeim, de 17 km/h actuellement à 13 km/h.

Concrètement, cette évolution correspond à un temps de parcours accru d'environ 6 minutes sur la traversée de Paris d'est en ouest (de 23 minutes à l'heure de pointe en moyenne aujourd'hui à 29 minutes).

Le reste de ces reports s'effectuera sur d'autres parcours (essentiellement rive droite) :
- le tronçon Louvre-Champs Elysées,
- le Cours la Reine,

où ils n'induiront pas d'augmentation significative des temps de trajet.

Les accompagnements :

Pour améliorer les conditions de circulation:

- un travail en amont sera effectué sur la configuration des carrefours (gestion des tournes à droite et à gauche), notamment au niveau des ponts Iéna, Alma et Concorde ;

- une attention permanente sera portée aux conditions de régulation du trafic, en particulier au réglage des feux.

	Itinéraire	Vitesse actuelle	Temps de parcours actuel	Vitesse après projet	Temps de parcours après projet
RIVE DROITE	Point du Jour (entrée dans paris) > Pont Alexandre III (V. G. Pompidou)	32 km/h environ	10'	25 km/h environ	13'
	Concorde > Pont d'Austerlitz (V. G. Pompidou)	18 km/h environ	15'	16 km/h environ	17'
	Traversée de Paris Point du Jour > Porte de Bercy (V. G. Pompidou)	24 km/h environ	31'	20 km/h environ	37'
	Sens est-ouest Bastille > Concorde (rue St Antoine - Rivoli)	14 km/h environ	16'	12 km/h environ	18'
RIVE GAUCHE	Gare d' Austerlitz > Pont de la Concorde (quais)	13 km/h environ	18'	10 km/h environ	23'
	Gare d'Austerlitz > Pont de Bir-Hakeim (quais)	18 km/h environ	23'	13 km/h environ	29'
	Sens ouest-est Pont de Bir-Hakeim > Pont de Sully (quais + bld St Germain)	16,5 km/h environ	21'	15 km/h environ	23'

NOTA: les vitesses actuelles ont été évaluées d'après le modèle SURF - moyennes Jours ouvrés 2008 - heure la plus chargée

Les vitesses après projet ont été estimées après modélisation macroscopique des impacts du projet.

L'Etat, un partenaire

La mise en œuvre d'un projet aussi emblématique implique, bien entendu, un partenariat étroit entre la Ville et l'Etat, directement compétent à plusieurs titres.

Le projet a d'ores et déjà été présenté aux services de l'Etat concernés.

Le Préfet de Police

C'est le Préfet de Police qui assure l'application des règles de circulation et les décisions d'aménagement des voies sur une série de grands axes parisiens, dont les voies sur berges. Son accord est donc requis. Les premières réunions techniques ont eu lieu entre les services techniques de la Ville et de la Préfecture de Police.

Le Port autonome et les Architectes des Bâtiments de France (ABF)

Les berges de la Seine appartiennent au domaine public fluvial, donc au **Port Autonome de Paris,** la Ville les a reçues en gestion et se rapprochera du Port Autonome pour obtenir son accord sur cette nouvelle destination. Les premiers contacts ont déjà eu lieu en ce sens.

Les Architectes des Bâtiments de France veillent à la préservation du patrimoine historique et à la qualité des aménagements d'un point de vue architectural et urbanistique, d'autant que la quasi-totalité des voies sur berges est en site classé monument historique et, par ailleurs, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. Leur avis conforme est ainsi nécessaire et les premiers contacts ont également été pris.

Budget

Les aménagements : 40 M€

- **Aménagements de voirie rive droite**

- requalification des voiries et de l'espace public, y compris le mobilier urbain (sanisettes, fontaines à eau, luminaires…) pour transformer la voie autoroutière en voie urbaine : 7 M€.

- **Aménagements de voirie rive gauche**

- travaux de voirie légers : enlèvement des éléments autoroutiers, pose de mobilier urbain : 6 M€
- terrains de sports et espaces verts : 1 M€ pour 7 terrains
- skate-park : 1 M€ pour l'espace vert au port du Gros Caillou
- gradins devant le Musée d'Orsay : 2,5 M€
- espaces de travail, de lecture, connectés à internet : 1 M€

- **Objets flottants**

- Une dizaine de barges ou éléments flottants sur les deux rives : 10 M€
- Archipel d'îles artificielles : 2 M€

- **Locaux**

- Aménagement des 2 locaux en tête de pont Alexandre III et Maison Rouge aux Célestins : 9 M€

Le fonctionnement : 2 M€ par an

Les activités récréatives seront assumées par la Ville. Les coûts de fonctionnement seront limités : 8 à 10 éléments (jardins, jeux d'enfants…) nécessitent de l'ordre de 2 M€ / an.

Les partenariats

Les objets flottants et les locaux aménagés, lorsqu'ils accueilleront des activités privées (bars, restaurants, salles de concert…) feront l'objet d'un investissement et d'une exploitation sous forme de concession (sur fonds privés).

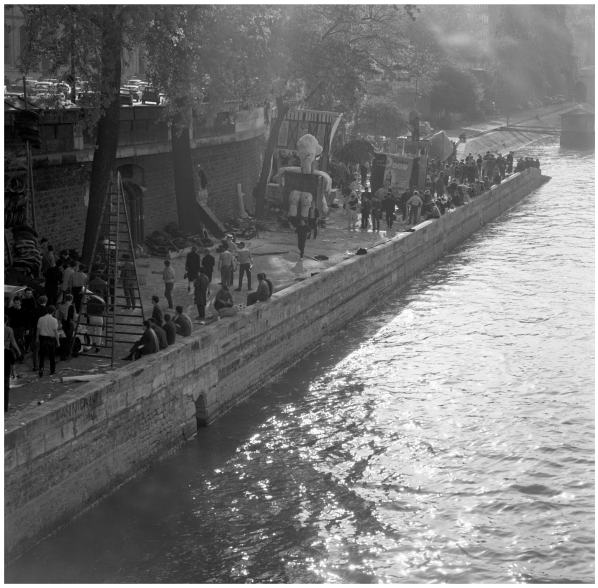
ANNEXE : Visuels libres de droits

La reproduction des photographies de cette sélection est autorisée à titre gracieux pour l'illustration de tout article ou information portant sur le réaménagement des voies sur berge

Les photographies publiées devront obligatoirement être assorties du crédit suivant :
© Roger-Viollet

Pour toute autre utilisation, contacter l'Agence Photographique Roger-Viollet au 01 55 42 89 00 ou info@roger-viollet.fr

Les reproductions sur internet doivent être d'un format maximal d'image de 300X400 pixels en résolution 72dpi.



.