

**Les mesures à la charge de la Ville de Paris destinées à éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser
les effets négatifs notables du projet d'aménagement des berges de Seine à Paris 1^e et 4^e sur l'environnement ou la santé humaine
ainsi que les modalités de leur suivi**

En application de l'article R122-14 du code de l'environnement

Préambule :

La réforme des études d'impact, résultant du décret du 29 décembre 2011, s'inscrit dans la logique du Grenelle de l'environnement : mieux cibler les enjeux environnementaux du projet sur le territoire. Entrée en vigueur le 1^{er} juin 2011, le décret permet notamment de mettre en place des moyens pour une meilleure mise en œuvre des recommandations des études d'impact.

Ainsi, la décision d'autorisation du projet (dans le cas présent la déclaration d'intérêt général) mentionne (Article R122-14 du Code de l'Environnement) :

1. Les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits ;
2. Les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
3. Les modalités du suivi de la réalisation des mesures prévues au 1^o ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui font l'objet d'un ou plusieurs bilans réalisés selon un calendrier que l'autorité compétente pour autoriser ou approuver détermine. Ce ou ces bilans sont transmis pour information par l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

Les éléments ci-dessous répondent à cette demande réglementaire.

Les mesures destinées à éviter, à réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine sont intégrées au projet, il n'est pas possible de les apprécier distinctement des effets du projet sur l'environnement. Dans ces conditions les mesures de suivi des effets du projet sur l'environnement et des mesures (d'évitement, de réduction ou de compensation) feront l'objet d'une colonne unique.

Concernant les effets du chantier,

Sont précisées d'abord les modalités générales de suivi des mesures en phase chantier, valables pour les chantiers de travaux menés sur l'espace public parisien.

Les effets négatifs spécifiques en phase chantier et les modalités liées aux mesures sont précisés le cas échéant dans le tableau qui suit.

Concernant les effets du projet et des mesures (d'évitement, de réduction ou de compensation), le tableau reprend les effets négatifs notables en phase exploitation (et le cas échéant en phase travaux), qui concernent pour le projet : les risques naturels, les eaux superficielles et souterraines, le paysage, les déplacements et la mobilité, l'ambiance sonore et la qualité de l'air.

1 MODALITÉS GÉNÉRALES DE SUIVI DES MESURES EN PHASE CHANTIER

En tant que gestionnaire de l'espace public, la Direction de la Voirie et des Déplacements contrôle que les intervenants respectent leurs obligations réglementaires. Depuis 1989, le Maire de Paris et le Président de la Fédération des Travaux Publics ont signé plusieurs protocoles de «bonne tenue des chantiers».

Ces protocoles ont vocation à améliorer l'aspect des chantiers sur la voie publique où l'accent est en partie mis sur le respect des dispositions environnementales, pour la limitation des impacts des chantiers en termes de pollutions. Le 6^{ème} protocole organise un suivi de la qualité des chantiers dans les conditions définies ci-après.

1.1 Evaluation des chantiers

Afin de mettre en place des indicateurs de suivi de la qualité des chantiers parisiens, tous les chantiers de travaux sur voirie entrepris sur le territoire parisien, quels que soient leur nature, leur taille, leur durée ou leur état d'activité peuvent être notés. Ils sont évalués selon une grille d'évaluation, définie et validée par la Commission Technique, examinant :

- la sécurité des usagers et le maintien de l'accessibilité de la voie publique : le barriérage du chantier, la signalisation, l'identification de l'entreprise, l'existence de cheminements piétons et d'aménagements pour les personnes en situation de handicap ;
- la qualité environnementale du chantier : la protection des arbres et de l'environnement, la propreté du site et le stockage des matériaux ;
- l'hygiène et la sécurité des travailleurs : le port des équipements de protection individuelle et la qualité du cantonnement.

Cette évaluation est effectuée par :

- la Commission Technique, à raison de deux fois par mois selon un calendrier défini par le Responsable qualité. Elle attribue une note collégiale pour chacun des critères identifiés de la grille d'évaluation. Elle assume un rôle pédagogique à l'égard de ses membres en diffusant les bonnes pratiques, ainsi qu'à l'égard des entreprises en dialoguant avec les équipes de chantier pour leur communiquer un avis sur la tenue du chantier et faire cesser les manquements constatés. Deux référents qualité participent aux visites de chantier à raison d'une fois toutes les quatre tournées. Les itinéraires sont préalablement définis par le Responsable qualité ;
- le Responsable qualité, lors de visites individuelles. Il organise également tous les mois un point d'avancement avec les référents qualité en présence d'un représentant de la Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France pour valider la notation de certains chantiers sensibles ;
- les référents qualité, lors de visites individuelles dans les limites géographiques de la section, sans se substituer au suivi quotidien des chantiers opéré par les chargés de secteur.

1.2 Bilans trimestriels et annuels de la qualité des chantiers

Le Responsable qualité organise tous les trimestres et en fin d'année un bilan de la qualité des chantiers. Après avoir centralisé toutes les fiches d'évaluation remplies par les personnes habilitées, il fait la synthèse des notes des chantiers visités par entreprise et donne une note trimestrielle de la qualité des chantiers selon chacun des critères identifiés. Il met en lumière les sujets sensibles sur lesquels une vigilance particulière est demandée aux chargés de secteur et aux chargés d'affaires des maîtres d'ouvrage. Il propose également une analyse par maître d'ouvrage.

Les bilans trimestriels et annuels sont transmis aux représentants de la Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France, aux maîtres d'ouvrage ainsi qu'aux chefs de chaque section territoriale de voirie et aux référents qualité.

1.3 Publication de bilans qualité à destination des parisiens

Afin de donner aux parisiens des indicateurs de mesure de l'évolution de la qualité des chantiers, la Direction de la Voirie et des Déplacements met en place un observatoire de la qualité des chantiers à Paris. Elle publie périodiquement un bilan de la qualité des chantiers parisiens.

1.4 Manquements au protocole

Les manquements aux engagements du protocole donnent lieu à l'envoi à l'entreprise d'avertissements ou d'injonctions par la Direction de la Voirie et des Déplacements. Cette information est communiquée systématiquement à la Commission Technique et une copie est transmise au maître d'ouvrage, au maître d'œuvre ainsi qu'à la Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France.

Avertissements :

Lors des visites de chantier, des avertissements peuvent être notifiés lorsque la note obtenue est inférieure à 4/10 ou lorsque l'intervenant manque gravement à ses obligations lors de l'exécution d'un chantier :

- absence de barriérage ;
- absence de cheminement piéton ;
- absence de tenue de protection des travailleurs ;
- dommages irréversibles aux arbres.

L'entreprise doit alors prendre les mesures nécessaires pour remédier immédiatement aux manquements constatés.

Injonctions :

Lorsqu'une entreprise obtient lors du bilan trimestriel une note inférieure à 4/10 sur la moyenne des chantiers visités ou qu'elle a reçu 3 avertissements sur une période de 3 mois glissants, elle reçoit une injonction et est convoquée à la Direction de la Voirie et des Déplacements en présence du ou des maître(s) d'ouvrage.

Elle présente alors un plan d'action pour améliorer la qualité de ses chantiers et organise une formation de son personnel.

Toute entreprise qui a reçu au cours de l'année civile trois injonctions est déchue de son agrément. Dans les conditions fixées par l'article 13.1 du protocole, elle doit alors présenter à la Direction de la Voirie et des Déplacements un nouveau dossier présentant les mesures correctives envisagées pour améliorer la qualité de ses chantiers.

1.5 Mise en place du prix annuel de bonne tenue des chantiers sur la voie publique

Afin de récompenser les entreprises de leurs efforts pour mettre en œuvre les obligations réglementaires et les engagements du protocole, la Ville de Paris et la Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France décernent chaque année un prix de bonne tenue des chantiers sur la voie publique.

Une entreprise qui a reçu une injonction ne peut plus être éligible au prix pour l'année au cours de laquelle elle lui a été adressée.

Le prix est remis à l'entreprise et au responsable de chantier qu'elle désigne, qui a par ses propositions et comportement constructifs, le mieux contribué à l'amélioration de l'application du protocole. L'organisation de ce prix et la composition du jury sont fixées par arrêté municipal.

2 TABLEAU DES MESURES ET MODALITES DE SUIVI

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
Effet du projet sur la thématique	Tels que décrits dans le dossier d'enquête (étude d'impact et compléments apportés)	Telles que décrites dans le dossier d'enquête (étude d'impact et compléments apportés)	Telles que décrites dans le dossier d'enquête (étude d'impact et compléments apportés)	Telles que décrites dans le dossier d'enquête (étude d'impact et compléments apportés)	Affinées le cas échéant suite aux résultats de l'enquête publique	Affinées le cas échéant suite aux résultats de l'enquête publique	Date ou période de mise en œuvre

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
Effets du projet sur les risques naturels	<p>Le projet des berges est soumis à un risque d'inondation par débordement de la Seine et par remontée de nappe. Globalement, le projet ne modifie pas la topographie des lieux. Il intervient essentiellement sur les revêtements de surface et sur le mobilier urbain. L'étude hydraulique a pu démontrer que :</p> <ul style="list-style-type: none"> -pour une crue décennale (crue de 1982) et trentennale (crue de 1955), les incidences sur les niveaux d'eau sont des rehaussements très localisés des niveaux d'eau (jusqu'à 2 cm) en amont immédiat du Paris Stadium, correspondant à un impact faible ; -pour une crue centennale (crue de 1910), les incidences sur les niveaux d'eau pour la crue de 1910 sont des rehaussements très localisés des niveaux d'eau (jusqu'à 2,5 cm) en amont immédiat du Paris Stadium, correspondant à un impact faible également 	<p>Le projet a été conçu pour être compatible avec le risque inondation, risque majeur au niveau du périmètre opérationnel, et les prescriptions du PPRI de Paris pour la zone rouge :</p> <ul style="list-style-type: none"> -travail à topographie identique sur l'ensemble des zones à l'exception de zones réduites de raccordement (rampe accès PMR au niveau des locaux...); 	<p>Implantation réduite de mobilier urbain fixe (aménagements sportifs, fontaine à eau, aire de jeux, assise en bois); Orientation des aménagements pour réduire les embâcles et l'impact hydraulique</p>	<p>Structures démontables pour les activités principales : platelage/ terrasses en bois devant des locaux, station vélib, tonneaux végétalisés... La conception et la gestion des dites installations prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> -le personnel nécessaire au démontage dans le délai imparti et la procédure de sa mobilisation ; -le lieu d'entreposage des éléments constitutifs en dehors de la zone inondable ; -les modalités de transport de ces éléments <p>Locaux de fond de quai démurés et inondables, offrant un volume d'expansion de la crue</p>	<p>La réalisation des mesures est assurée par les services de la Ville lors de la phase de conception détaillée des aménagements et lors de l'exécution des travaux, en lien avec le service police de l'eau de la DRIEE Ile-de-France.</p> <p>Les aménagements prévus en surface auront une superficie supérieure à 400 m², et inférieure à 1 hectare : ainsi un dossier au titre de l'article L214-1 et suivants du code de l'environnement est constitué (dossier de déclaration « loi sur l'eau ») pour instruction par le service police de l'eau DRIEE.</p> <p>Un cahier de consignes de crue sera formalisé et transmis au service police de l'eau DRIEE.</p> <p>Etablissement d'un plan de récolement des aménagements, annexé au plan de gestion de crue.</p>		<p>Depuis le démarrage de la conception du projet et jusqu'à sa livraison au printemps 2017, puis au-delà pour les mesures de compensation</p> <p>Déclaration loi sur l'eau déposée en septembre 2016</p> <p>Avant le 1^{er} novembre 2016</p> <p>A l'issue de la livraison des aménagements (printemps 2017).</p>

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
Effets du projet sur les risques naturels	Compte tenu de la nature des aménagements fixes prévus dans le cadre du projet, en cas de crue, ces derniers pourront nuire à la libre circulation des eaux. Les incidences du projet sur les vitesses d'écoulement pour les crues de 1982, 1955 et 1910 sont non significatives.	Le projet a été conçu de façon à limiter autant que possibles les aménagements en zone d'expansion des crues.		Les mesures compensatoires consisteront au démontage préalable de certains équipements routiers. Suppression du mobilier routier/piéton (glissière, signalisation, muret) permettant de diminuer les surfaces et volumes en zone d'expansion des crues ; A noter que de nombreuses installations seront amovibles et déposées en cas de crue. Une étude hydraulique a été réalisée.	Les mesures relatives à l'alerte et les procédures mises en œuvre en cas de crue intégreront les nouveaux aménagements.	La Ville de Paris possède, au sein de la Direction de la Prévention et de la Protection, un service en charge de ces problèmes et a déjà défini des procédures de gestion de l'alerte à la crue en lien également avec la direction de la voirie et des déplacements. Le service concerné est en relation directe avec les services de la Préfecture de Police de Paris et le Service de Prévision des Crues. Ces procédures seront appliquées telles qu'elles existent actuellement. Les cahiers de Consignes en cas de Crue seront appliqués. D'autres pourront être établis en cas de besoin.	Pendant un épisode de crue
						Etablissement d'un PV de retour d'expérience en cas d'épisode de crue.	Après un épisode de crue

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
<p>Effet du projet sur les eaux superficielles et souterraines</p>	<p>La transformation en zone piétonne engendrera l'apport de polluants d'autres natures que la pollution automobile, essentiellement sous forme de solides plus ou moins dégradables, susceptibles de se retrouver directement dans la Seine : mégots, papiers de toutes natures, verre, plastiques, appareils portables.</p>		<p>Pollution piétonnière : Pour lutter contre la pollution de zone piétonnière, un règlement spécifique des berges rive droite et des affichages interdisant notamment les rejets en Seine seront mis en place afin d'informer les parisiens et les touristes et de faire respecter le site. Des réceptacles de propreté seront mis en place sur le linéaire du projet, avec des actions visant à favoriser un tri sélectif. Le nettoyage de la zone sera également configuré pour limiter au maximum ces rejets de polluants en jouant sur la fréquence de nettoyage, le matériel utilisé, la fréquence de passage pour la vidange des poubelles, etc.</p>		<p>Elaboration d'un dossier d'exploitation du site en matière de propreté</p>	<p>Suivi qualitatif et quantitatif par les services de la DPE de la production et du ramassage de déchets sur le site.</p> <p>Compte-rendu des adaptations du dispositif en fonction des effets constatés</p> <p>Recueil des doléances du public en matière de propreté du site via les outils Paris numérique.</p>	<p>A partir du début des travaux d'aménagement (évolutif jusqu'à la livraison)</p> <p>Régulier à compter de la livraison de l'aménagement</p> <p>Régulier à compter de la livraison de l'aménagement</p>

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
Effet du projet sur les eaux superficielles et souterraines	Le réaménagement des locaux pourra induire le stockage de produits potentiellement polluants, tels que des produits nettoyants.		Les produits potentiellement polluants situés au niveau des locaux seront retirés lors des périodes de crue par les exploitants des locaux, conformément aux obligations de déséquiper les locaux en cas de crue par application du PPRI (zone rouge).		Vérification par les services de la Ville	Mise en œuvre du cahier de consignes de crue Etablissement d'un PV de retour d'expérience en cas d'épisode de crue	Pendant un épisode de crue Après un épisode de crue
	La phase chantier peut engendrer un risque de pollution accidentelle via les stockages, les engins et les véhicules. Un risque de pollution diffus peut également s'avérer être présent via l'entretien des engins sur site, les déchets, etc.	Mise en œuvre du 6 ^{ème} protocole de bonne tenue de chantiers (cf partie I)	les mesures liées à la pollution diffuse concernent davantage la mise en place de bonnes pratiques : -le respect des dispositions du SDAGE, du PGRI et du règlement d'assainissement ; -l'interdiction de l'entretien des engins sur le site (vidange par exemple) ; -le stockage des produits sur des aires étanches et/ou sur rétentions ; -la limitation de la circulation des engins de travaux publics uniquement dans les emprises du projet ;		Chaque intervenant mettra en œuvre les moyens nécessaires pour éviter les déversements, accidentels ou pérennes de produits dangereux, sous la surveillance des équipes de la Ville en charge de la maîtrise d'œuvre travaux.		Pendant toute la durée des travaux d'aménagement

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
Effet du projet sur le paysage	<p>La Seine est un des éléments fondateurs de la géographie de la métropole ; elle participe grandement à la structure monumentale de Paris et contribue à construire son identité. C'est pourquoi, le projet vise naturellement à mettre en valeur ce paysage et à permettre au plus grand nombre d'en profiter.</p>	<p>Respect du cahier des prescriptions Les aménagements prévus respectent les grandes recommandations du cahier des prescriptions architecturales et paysagères établi par la Ville de Paris, l'APUR, Ports de Paris, et l'Architecte des Bâtiments de France : -la sobriété et la qualité des matériaux ; -l'harmonie générale entre les berges, avec leur caractère maçonné et les constructions bordant les quais hauts ; - la sobriété et la discrétion du mobilier lié à l'usage des berges ; -la légèreté des constructions sur les berges ; -la présence d'un espace dégagé en bord à quai, notamment consacré à la promenade.</p>	<p>L'enjeu lié au paysage et au patrimoine des berges a été soigneusement pris en compte par la Ville de Paris. La valorisation de ce site unique porteur de l'identité de Paris est un des objectifs poursuivis par le projet, avec une meilleure intégration urbaine et paysagère réduisant l'empreinte de cette infrastructure routière. Le projet améliore incontestablement le cadre par rapport à cette infrastructure, en supprimant des éléments prégnants dans le paysage (glissières de sécurité routière en bord à quai sur tout le linéaire, mobiliers de signalisation, feux tricolores, marquages routiers, passages piétons...) tout en proposant un traitement paysager sobre du fond de quai qui ne constitue aujourd'hui qu'un abord difficile d'entretien de la voirie routière.</p>			<p>Saisine des services de l'Etat en vue de travaux en site inscrit (code de l'environnement)</p> <p>Dépôt d'un dossier d'autorisation de travaux au titre du code du patrimoine (protection des abords monuments historiques).</p>	<p>Juin 2016</p>
	<p>La morphologie des berges qui présente à Paris une certaine unité avec un système constitué globalement par une berge basse, un mur de quai vertical et des quais hauts, et ensuite un fond bâti assez continu ne sera pas modifiée.</p>						<p>Septembre 2016</p>

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
Effet du projet sur le paysage	<p>Modifications du paysage dans le secteur du bien « Paris, rives de la Seine » classé patrimoine mondial par l'UNESCO :</p> <ul style="list-style-type: none"> -rampes d'accessibilité aux locaux de fond de quai -végétalisation en fond de quai, au sol ou ponctuellement sur les murs, et au square Fédérico-Garcia-Lorca -implantation de platelages au sol et de mobiliers (assises, sportifs, ludiques) 		<p>Végétalisation limitée et respectueuse du site : il est prévu de renforcer la végétation en explorant quelques possibilités des murs de quais par la mise en place d'aménagement permettant le développement d'espaces végétalisés (tonneaux végétalisés, arbres palissés (en bacs ou en pleine terre si possible) complémentaires aux espaces verts déjà mis en place à l'heure actuelle, sans masquer les appareillages apparents des murs de fond de quai.</p>	<p>Tout en respectant la valeur historique du site et la valeur d'exemple des bâtiments, la Ville s'est appuyée sur les témoignages de la valeur d'usage du fleuve et des berges dans ce secteur particulier UNESCO, qui présentait une activité commerciale sans doute plus réduite que sur le tronçon amont, mais néanmoins bien réelle voire foisonnante.</p> <p>Le choix d'un vocabulaire fluvial et lié à la batellerie pour les équipements et les mobiliers fait référence, discrètement, à cette histoire des usages de la Seine : barques en bois, caisses, tonneaux, ...</p> <p>Ces images, nombreuses</p>		Transmission d'une étude d'impact au Ministère de la Culture pour saisine du Centre du Patrimoine mondial de l'UNESCO.	Août 2016

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
Effets du projet sur les déplacements et la mobilité	<p>Le projet aura pour effet, dans une phase d'adaptation de quelques mois à la nouvelle configuration du réseau routier :</p> <ul style="list-style-type: none"> -une perte de fluidité des quais et une augmentation des files d'attente aux feux, par rapport à la situation de référence -une remontée de file importante depuis le carrefour du Pont neuf jusqu'au pont du Carrousel aussi bien en HPM qu'en HPS ; -un temps de parcours et des vitesses des véhicules détériorés par rapport à la situation de référence ; Les simulations microscopiques donnent des augmentations de temps de parcours de 8 à 11 minutes aux heures de pointe sur les quais hauts pour le tronçon concerné, -un temps de parcours et des vitesses des lignes de bus empruntant les quais détériorés par rapport à la situation de référence et les lignes traversant les quais peu ou pas impactées 		<p>Choix du scénario de piétonisation « long » moins pénalisant sur la circulation en quais hauts.</p> <p>Anticipation de l'évaporation d'une partie du trafic (non pris en compte par les simulations de report) :</p> <p>La suppression des voies rapides n'engendre pas de dégradation des conditions de circulation au-delà des ajustements de départ. On observe des reports de trafic sur le réseau local là où existent des réserves de capacité (Séoul, San Francisco, New York), mais ils restent limités et inférieurs aux prévisions. Le trafic moyen journalier sur les corridors concernés diminue, même en incluant les reports de circulation, conduisant à une diminution des temps de parcours automobiles dans la ville. Les déplacements motorisés « perdus » ne se retrouvent pas intégralement dans les transports en commun.</p>	<p>Politique de développement des TC à laquelle contribue fortement la Ville de Paris : contribution STIF en augmentation (de 203 M€ en 2005 à 378 M€ en 2015). Cette amélioration de l'offre de TC se poursuit à travers de nouveaux projets d'investissement. On peut citer le réaménagement du pôle de Châtelet-Les Halles en voie d'achèvement, la création et prolongements successifs de la ligne de tramway T 3, le prolongement de la ligne M 11 et du RER E, le prolongement de la M14 à Mairie de St Ouen pour désencombrer la ligne 13, le projet de restructuration du réseau de bus parisien (concertation dès l'automne 2016).</p>		<p>Suivi des reports via les mesures en temps réel (débit, taux d'occupation) des capteurs du réseau instrumenté de la Direction de la Voirie et des Déplacements et suivi de l'évolution des temps de parcours des usagers.</p> <p>Suivi avec le STIF et la RATP de l'évolution des temps de parcours bus.</p> <p>Suivi des temps d'intervention BSPP des casernes, en lien avec la Préfecture de Police</p>	<p>Campagne de mesures continues permettant de faire un premier bilan au bout de 6 mois, après stabilisation des conditions de circulation, et au bout d'un an</p> <p>Selon fréquence à déterminer en lien avec le STIF et la RATP</p> <p>Selon fréquence à déterminer en lien avec la Préfecture de Police</p>

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
Effets projet sur les déplacements et la mobilité	Un des objectifs majeurs du projet est de « 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 ». Il implique donc des répercussions assumées sur la circulation motorisée, dont la place au sein de l'espace public parisien est donc volontairement diminuée. Le volume de trafic sur l'ensemble quais hauts et quais bas sera globalement diminué très significativement après l'aménagement, puisque moins de 25% du trafic quai bas se reporte sur les quais hauts, les autres reports étant plus diffus.		La réduction de capacité routière met chaque usager en situation de réfléchir à ses choix de déplacement : se déplacer « autrement » ou renoncer à certains trajets «moins utiles ». Ce résultat confirme les observations (Jacobs 1961) et les résultats de recherche : une analyse de 60 cas de réduction de capacité routière dans 15 pays (Cairns <i>et al</i> , 1998) a montré une diminution de trafic de 25 % en moyenne sur les secteurs ou corridors concernés. Les individus, ménages et entreprises ont d'assez grandes capacités d'adaptation à court et long terme. Cette élasticité des comportements n'est pas intégrée dans les simulations de trafic qui tendent à surestimer les besoins de capacité routière.	Le maintien d'une file permettant l'accessibilité des secours en toutes circonstances, notamment en cas de déclenchement de plan d'urgence ou de besoins opérationnels exceptionnels, est assuré. Un principe de réversibilité des aménagements a été retenu avec la préfecture de police si les perturbations étaient jugées trop importantes, avec suivi de l'évolution des conditions de circulation dans le cadre d'un bilan global du projet.		Vérification sur le terrain des aménagements réalisés, préservant une file pour les secours, en lien avec la Préfecture de Police. Vérification sur le terrain de la réversibilité des aménagements réalisés, en lien avec la Préfecture de Police. Evaluation des conditions de circulation en lien avec la Préfecture de Police	En phase travaux et en phase d'exploitation En phase travaux et en phase d'exploitation Campagne de mesures continues permettant de faire un premier bilan au bout de 6 mois, après stabilisation des conditions de circulation, et au bout d'un an

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
<p style="text-align: center;">Effet du projet sur l'ambiance sonore</p>	<p>Le report de trafic qui se fait depuis les berges vers les quais hauts conduit à une stagnation, voire à une légère augmentation des nuisances sonores sur les bâtiments bordant les quais. Cette augmentation reste limitée et est "non significative" (inférieure à 2 dB(A)). Elle ne nécessite donc pas la mise en place de mesures compensatoires dans le cadre de l'application de la réglementation sur le bruit.</p> <p>Au final, on constate avec la mise en service du projet :</p> <p><u>-au niveau des berges :</u></p> <p>La suppression des circulations routières permet de considérablement limiter les nuisances sonores (gain de l'ordre de 20 dB(A) suivant les endroits). On se retrouve au niveau des berges dans une ambiance sonore correspondant à celle de l'opération "Paris Respire ».</p>					<p>Mesures acoustiques in-situ pour évaluer les effets réels</p>	<p>Campagne permettant de faire un premier bilan au bout de 6 mois, après stabilisation des conditions de circulation, et au bout d'un an</p>

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
<p>Effet du projet sur l'ambiance sonore</p>	<p>-au niveau des quais <u>hauts</u> : malgré le report de circulation, l'ambiance sonore restera de type routière et non modérée et, même s'il y a une augmentation des nuisances sonores, celle-ci restera limitée et peu perceptible par les riverains.</p> <p>En période nocturne par contre, lorsque les circulations routières se font plus rares (les niveaux les plus bas mesurés sur site au niveau des quais se situent autour de 50 dB(A) vers 3 ou 4 heures du matin), il est possible qu'au niveau des berges, il y ait des comportements anormalement bruyants qui soient perceptibles par le voisinage.</p>		<p>Ce type de nuisances sera globalement "couvert" par le bruit des circulations routières, mais il pourrait arriver dans certains cas extrêmes qu'ils émergent de façon ponctuelle et qu'ils puissent constituer un trouble pour le voisinage.</p> <p>Une surveillance régulière du site (passage d'équipes DPP) permettra de réduire ce type de nuisances.</p>			<p>Mesures acoustiques in-situ pour évaluer les effets réels</p>	<p>Campagne permettant de faire un premier bilan au bout de 6 mois, après stabilisation des conditions de circulation, et au bout d'un an</p>

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
<p>Effet du projet sur l'ambiance sonore</p>	<p><u>au niveau des voiries situées au-delà des quais hauts :</u></p> <p>A partir de l'étude de trafic, une quantification sommaire de l'incidence acoustique du projet de requalification des berges de Seine en rive droite en terme de report de trafic a été réalisée.</p> <p>On constate que le projet est tantôt aggravant et tantôt bénéfique d'un point de vue acoustique, sans que l'incidence acoustique soit significative (au maximum de l'ordre de 0.5 dB(A) – aucun ressenti de la part des riverains n'est possible pour de tels écarts).</p>					<p>Mesures acoustiques in-situ pour évaluer les effets réels, sur un panel de voies</p>	<p>Campagne permettant de faire un premier bilan au bout de 6 mois, après stabilisation des conditions de circulation, et au bout d'un an</p>

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact	Mesure de réduction mises en place	Mesures de compensation	Modalité de suivi de la réalisation des mesures	Modalité de suivi des effets du projet et de la mise en place des mesures	Calendrier
<p align="center">Effet du projet sur la qualité de l'air</p>	<p>Les émissions du scénario futur avec projet sont inférieures à celle du scénario de référence (sans projet) en moyenne de 38 % et ce pour tous les polluants. Les baisses engendrées par la mise en place du projet sont principalement dues à la fermeture du quai bas de la rive droite de la Seine, qui entraîne une suppression du trafic et de ce fait, des émissions selon les voies considérées. L'augmentation du trafic sur les quais hauts ne compense pas la suppression du trafic sur les berges basses.</p> <p>Le projet génère une diminution des concentrations de polluants dans l'air (NO2, particules fines, benzène...) supérieure à 23%, et proche de 30% pour certains, dans cette zone.</p>		<p>Cette étude vient confirmer les effets dûment constatés par Airparif de la baisse de la circulation sur la pollution. Depuis l'engagement en 2001 de politiques de rééquilibrage de l'espace public et de lutte contre la pollution, on constate une baisse de 28 % des déplacements en voiture, soit une baisse tendancielle de 2 % à 3 % par an. L'étude Airparif de juillet 2013 montre que les aménagements réalisés entre 2002 et 2012 aboutissent à une diminution générale du trafic et de la circulation avec un impact significatif sur la qualité de l'air, du fait d'une réduction des émissions de polluants atmosphériques d'environ 10 % (-11% pour les oxydes d'azote et -9% pour les particules fines).</p>			<p>La mise en œuvre d'un suivi de la qualité de l'air par mesure <i>in situ</i> sera effectuée. Il consistera en la pose de capteurs, semblables à ceux de la campagne de mesure <i>in situ</i>, permettant de mesurer le respect des seuils réglementaires et ainsi de valider les effets bénéfiques du projet, dans le périmètre du projet comme dans un périmètre plus large.</p>	<p>Des campagnes seront calées pendant la première année, afin de pouvoir tirer un bilan après 6 mois et après un an.</p>

|
|