

# Résumé public

## Sources de la conflictualité institutionnelle autour de la fermeture à la circulation des Voies sur Berges Rive Droite de Paris

BOITEAU Théo

Les Voies sur Berges étaient une double-voie rapide, de onze kilomètres ininterrompus, traversant Paris d'Est en Ouest. Elles longeaient la Seine, de l'échangeur de la Porte de Saint-Cloud, dans le 16<sup>è</sup> arrondissement, au quai Henri-IV, dans le 4<sup>è</sup> au niveau de Bastille. En 1967, elles furent inaugurées par Georges Pompidou au nom de la « *fluidification du trafic* » et cette justification ne suscita pas la moindre contestation. Ces nouvelles voies s'inscrivaient dans un mouvement commun à toute l'Europe de constructions d'infrastructures routières très capacitaires dans les grandes métropoles occidentales.

Près de 50 ans plus tard, en 2015, la fermeture de ces mêmes Voies sur Berges fut annoncée par la municipalité. Mais cette fois, l'annonce suscita, dès le départ, beaucoup d'opposition. Un réseau d'acteurs composé de la Région Ile-de-France, des municipalités, des associations et des services techniques s'opposa, en même temps et parfois ensemble, contre cette fermeture. Cette opposition si frontale tranche avec celles suscitées dans d'autres exemples de piétonnisation de voies rapides en France ou à l'étranger. Elle diffère même des oppositions rencontrées lors d'autres tentatives de fermetures, temporaires ou définitives, de voies rapides sur Paris.

Premièrement, nous nous sommes demandé si cette opposition ne venait pas d'une cristallisation de conflits antérieurs à 2016, datant, pour les plus anciens, de l'inauguration des Voies sur Berges de 1967. Nous avons mis en lumière que l'ouverture des Voies sur Berges n'a pas suscité de conflits dans les années 1960 et qu'elles se sont bâties dans un relatif consensus. En effet, la controverse de 2016

semble avoir été l'acmé des débats précédents sur les fermetures partielles ou totales des Berges mais avec, cette fois, un plus grand nombre d'opposants. Cet isolement de la Ville de Paris a été d'autant plus grand, qu'elle s'est sentie confortée par la « *réussite* » de la fermeture Rive Gauche.

Nous avons aussi porté notre attention sur l'importance de l'expertise dans la controverse de 2016 et, plus particulièrement, sur celle développée par l'Île-de-France. Les expertises des opposants ont réfuté l'expertise initiale de la Ville de Paris, notamment sur les aspects étude d'impact. Cette étude a traité la partie trafic dans Paris et elle a conclu à des conséquences soutenables de « *reports de trafic* » et, même, à des bénéfices concernant la « *pollution de l'air* »

La fermeture a lieu pendant l'automne 2016. L'expertise de la Région Ile de-France, au travers de son Comité technique, semble avoir été un outil pour mobiliser d'autres acteurs et élargir les oppositions, ce qui a échoué ici. De plus, la Région semble avoir été assez dépendante de l'expertise qu'elle avait elle-même sollicitée pour justifier ses propos. L'expertise peut avoir un effet catalyseur pour les opposants seulement si leurs experts produisent des données exploitables politiquement.