

Le mot du préfet de Police



Le projet de l'exécutif parisien de création de l'aire piétonne intitulé « Berges de Seine - Centre rive droite » dans les 1^{er} et 4^e arrondissements est désormais effectif avec la publication de l'arrêté municipal le 21 octobre dernier.

Comme je m'y étais engagé, cette décision intègre l'ensemble des prescriptions qui constituaient un préalable pour recueillir mon avis favorable conformément à l'article L2512.14 du CGCT :

- constitution d'un comité technique de suivi en charge, durant les six prochains mois, du recueil des données disponibles permettant l'analyse partagée des impacts du projet en termes de circulation routière dans Paris et dans la banlieue, de pollution et de bruit et de prendre en compte les éventuelles adaptations du projet qui seraient nécessaires ;
- accès et circulation sur la voie sur berge de manière permanente et pérenne pour les véhicules de secours et de police ;
- renforcement des dispositifs de relevé pour la circulation routière, la pollution et le bruit ;
- réversibilité de la voie en cas de difficultés durables de circulation.

Hors cette décision, la maire de Paris a également accepté le principe d'adaptation du calendrier des différents grands projets (plan vélo, aménagement des places parisiennes,...), durant six mois, sur les axes directement impactés par la fermeture à la circulation de la voie sur berge de la rive droite.

J'ai réuni pour la première fois le comité technique de suivi le 3 octobre dernier en anticipation de la décision formelle de la création de l'aire piétonne. Outre bien évidemment la mairie de Paris, j'ai souhaité que ce comité technique puisse réunir ceux en mesure de fournir des informations utiles quant aux impacts potentiels de ce projet mais également, des représentants des usagers.

Ce comité technique sera réuni bimestriellement. Comme je m'y étais engagé, un bilan de la situation observée sera diffusé ; les données exploitées ainsi que les conclusions de ce comité seront accessibles au grand public par leur mise en ligne sur le site Internet de la préfecture de Police.

Michel Cadot
préfet de Police

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of sharp, jagged peaks and valleys, resembling a stylized wave or a series of 'M' shapes. Below the signature is a small arrow pointing to the right.

L'impact sur les conditions de circulation

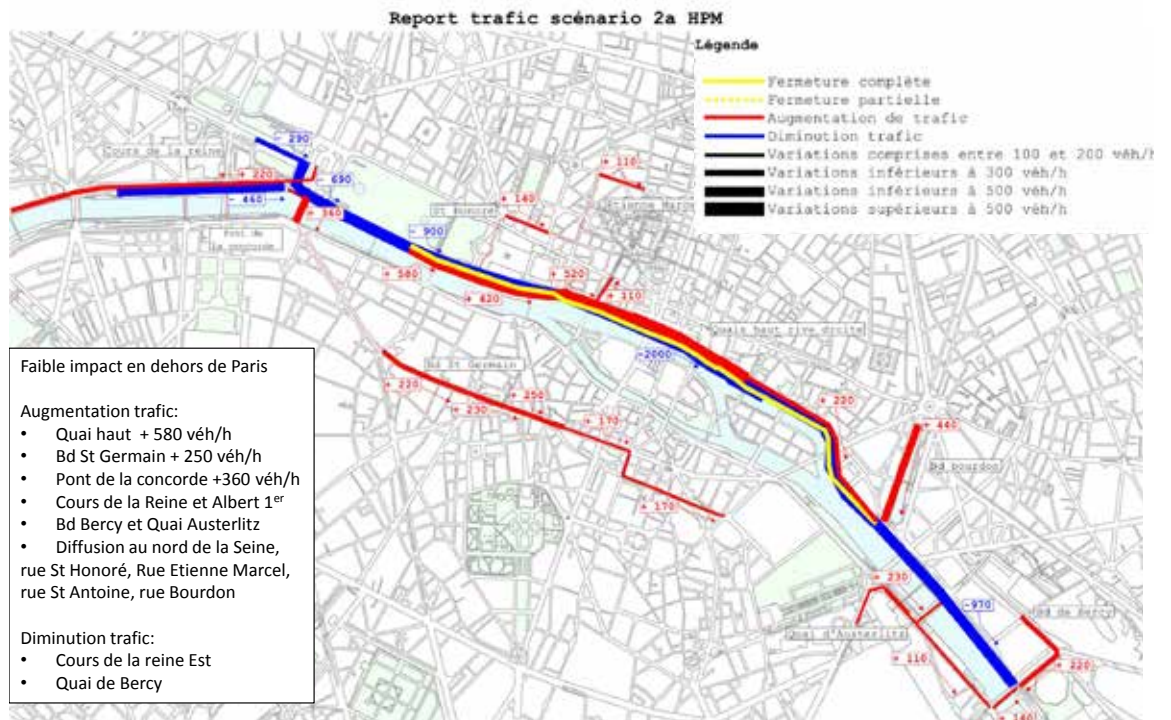


31/10/2016

État des lieux de :
 - la ville de Paris,
 - la DRIEA,
 - la RATP.

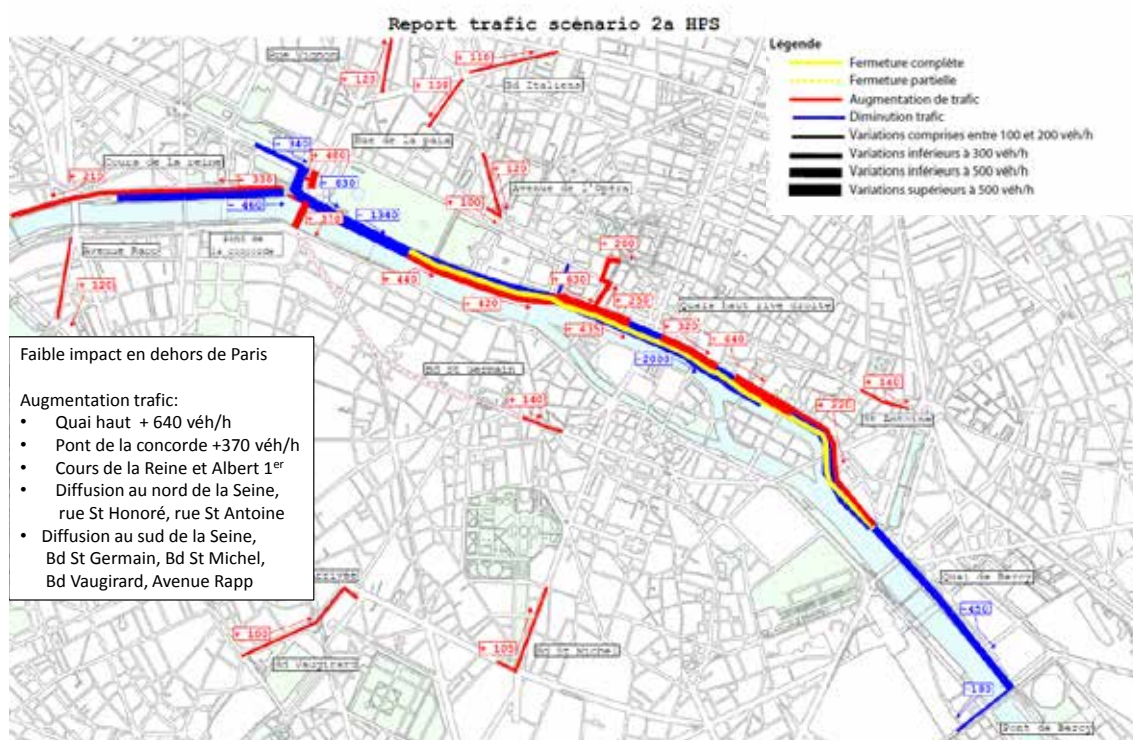
→ L'IMPACT À PARIS

Zoom sur la zone centrale (pointe du matin)



Source Ville de Paris

Zoom sur le centre de Paris (pointe du soir)



Source Ville de Paris

Premières conclusions

Les résultats des comptages sont relativement conformes aux simulations de circulation (+ ou - 5 %).

S'agissant des temps de parcours sur les axes de report, les résultats des comptages sont légèrement meilleurs que les simulations de l'étude d'impact, notamment sur les quais hauts rive droite (1 minute de plus en HPM alors qu'il était prévu un accroissement de 5 minutes, 6 minutes de plus en HPS contre une hausse prévue de 10 minutes). On note également que sur un trajet long jusqu'au quai de Bercy en HPS (par les quais hauts ou par le bd St Germain), le temps de parcours est stable par rapport à 2015.

Par ailleurs la mise en place de nouvelles technologies (temps de parcours à partir de balises bluetooth) a permis de corroborer les données issues des capteurs fixes pour les temps de parcours sur le boulevard St Germain et les quais hauts rive droite (quai des Tuileries au pont de Sully), avec des résultats similaires.

> pour les services de secours et de police

Rappelant que malgré la baisse régulière de la circulation dans Paris, de l'ordre de 2% par an, le délai moyen d'intervention a augmenté de 30 secondes entre 2011 et 2015. Cette même tendance est d'ailleurs observée en banlieue.

De fait, le Préfet de police a, depuis juillet 2016, demandé aux services opérationnels placés sous son autorité de procéder à des tests hebdomadaires de circulation. Ces tests consistent pour des itinéraires pré-définis à comparer les conditions de circulation en mode « intervention » en empruntant, les quais hauts de la rive droite de la Seine, le Boulevard Saint Germain mais également, la voie sur berge de la rive droite.

Les tests ainsi réalisés aboutissent à ce stade, pour les policiers et sapeurs pompiers qui empruntent les voies dédiées, à ne pas constater d'évolution majeure dans les délais d'intervention en notant toutefois, un différentiel de l'ordre de 1'20" supplémentaire en cas de circulation sur les quais hauts vis-à-vis de l'utilisation de la voie sur berge de la rive droite.

A titre d'illustration, le déplacement de l'engin pompe de la BSPP, le 21 octobre à 08h51, de la Place de la Concorde jusqu'au Quai Henri IV, a conduit à constater un délai de déplacement de 9 minutes soit une vitesse moyenne de 26 Km/h, vitesse moyenne sensiblement identique aux autres déplacements dans la capitale.

De même, le délai moyen d'intervention des services de police du 1er arrondissement ont, entre septembre 2015 et 2014, augmenté de 1'53" sans cependant pouvoir imputer cet écart à la seule fermeture de l'axe de circulation.

> pour les transports en commun

A la demande du STIF, la RATP a mis en place un observatoire « Réseau bus / Berges de Seine ».

- Les lignes observées : 24, 38, 63, 67, 72, 76, 87, 94, 95
- Les indicateurs observés :
 - temps de parcours avant/après sur les lignes entières et les tronçons proches des quais,
 - variation de la vitesse commerciale,
 - pertes kilométriques pour aléas externes,
 - trafic des lignes entières,
 - régularité des lignes entières.

Deux lignes principalement regardées 72 et 63 (parallèles à la Seine)

- **Ligne 72**
 - Augmentation de l'ordre de 3 à 8 min vers Hôtel de Ville, 2 à 3 min vers St Cloud
 - Augmentation plus accentuée le soir que le matin
 - Il faut noter que des travaux de voirie se sont déroulés sur la ligne en septembre (création d'un couloir bus Av. de Versailles, élargissement du couloir existant Av. du Président Kennedy, ...)
- **Ligne 63**
 - Augmentation de l'ordre de 1 à 3 min en direction de Gare de Lyon (sens empruntant le bd St Germain)
 - Augmentation plus forte en heures creuse vs heures de pointe

• Synthèse :

Il n'est globalement pas possible à ce stade d'évaluer d'impact spécifique à la fermeture du quai rive droite de la Berge de la Seine. Les impacts devront distinguer les lignes RATP parallèles à la voie sur berge qui, empruntant les voies dédiées de circulation, ne semblent pas particulièrement affectées, des autres lignes ayant à sectionner dans leurs itinéraires certains axes de report (Bd Saint Germain, Quais hauts,...) et pour lesquels, les difficultés de franchissement de certains carrefours pourraient générer des incidences autres.

Aucune évolution tangible du trafic n'est perçue entre septembre 2015 et septembre 2016

Des impacts mesurés sont constatés sur la ligne 72, dont l'itinéraire est parallèle à la Seine :

- hausse des pertes kilométriques pour aléas externes (+ 4.8 points) ;
- Augmentation du temps de parcours sur la ligne entière (2 à 8 min) ;
- baisse de la régularité (- 3 points).

Cependant, les impacts sur la ligne 72 sont à nuancer en raison de la coexistence en septembre 2016 de travaux d'aménagement de voirie visant à améliorer la ligne (couloirs bus supplémentaires).

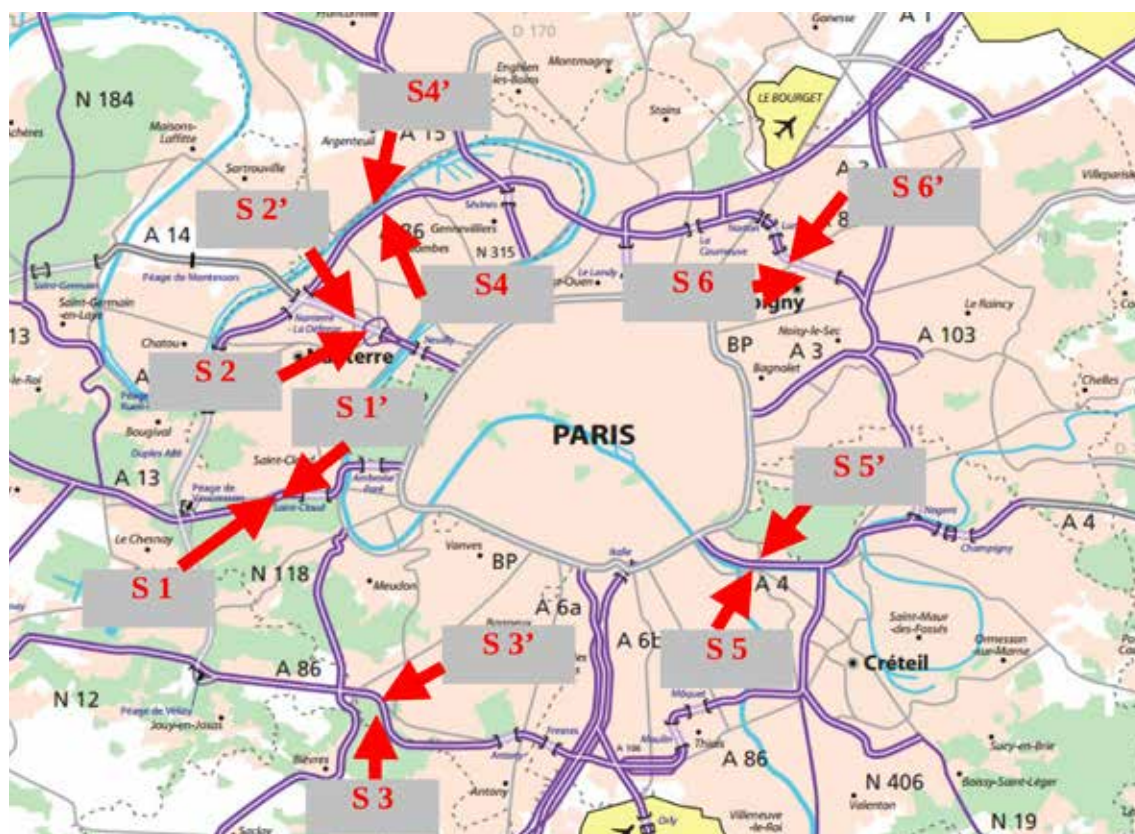
L'exploitation des premières campagnes de chronométrage sera réalisée par la RATP en deuxième quinzaine d'octobre 2016, pour compléter le bilan à 1 mois en vue de l'observatoire du STIF programmé en novembre. Elle permettra une approche fine par tronçons afin de déceler des augmentations de temps de parcours localisées.

→ L'IMPACT EN BANLIEUE

Initialement prévu à partir de 3 points de relevés dans le sens Ouest-Est, le Conseil Régional et la Métropole du Grand Paris ont exprimé le souhait d'un dispositif de relevé élargi prenant en compte les deux sens de circulation pour constater et comparer les conditions de circulation en début et fin de journée de la semaine.

La carte ci-dessous détaille les points de relevés qui constitueront la base de référence durant la phase d'observation de 6 mois. Elle prend de fait en compte l'ensemble des grands axes empruntés chaque jour par les franciliens dans l'un et l'autre des sens de circulation.

Points retenus pour la mesure du trafic



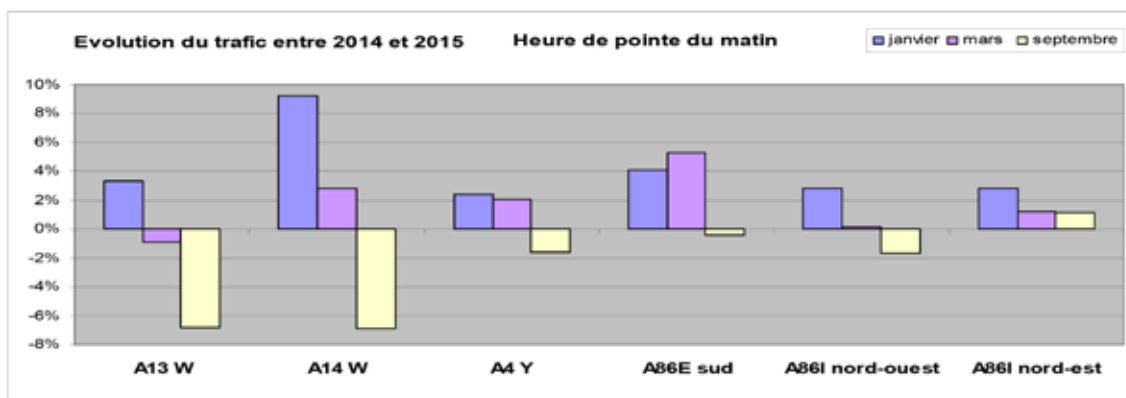
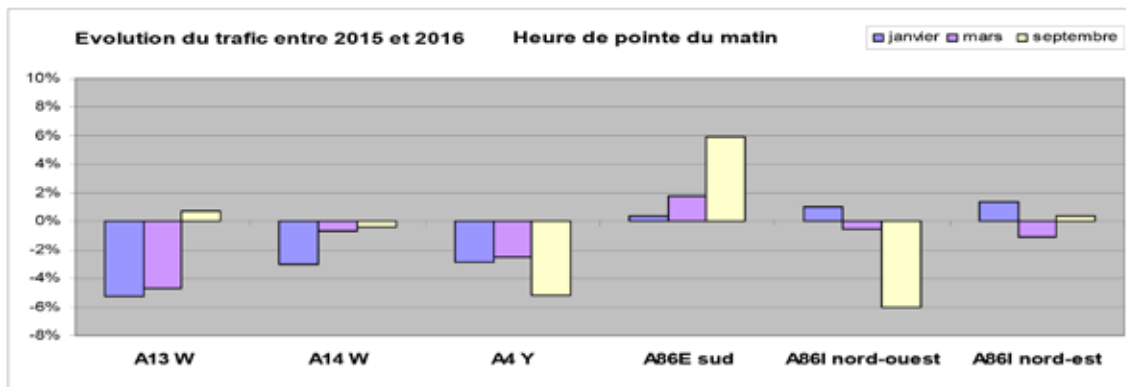
Source DIRIF

À ce stade, la direction régionale et interrégionale de l'environnement et de l'aménagement (DRIEA) ne constate pas de variations significatives sur ces grands axes comparativement aux années 2014 et 2015.

Aux points de mesure représentatifs choisis, les trafics en septembre 2016 varient de -6% à +6% par rapport à septembre 2015. L'amplitude de ces variations est du même ordre de grandeur que celle des variations entre septembre 2014 et septembre 2015.

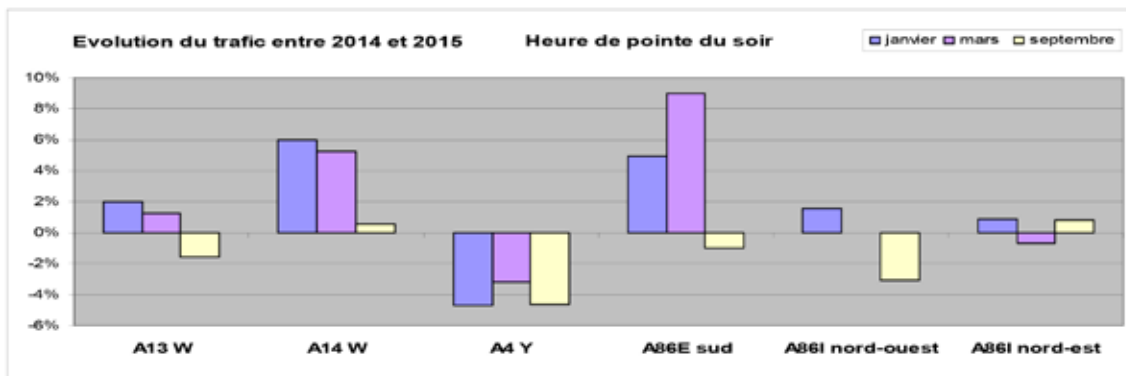
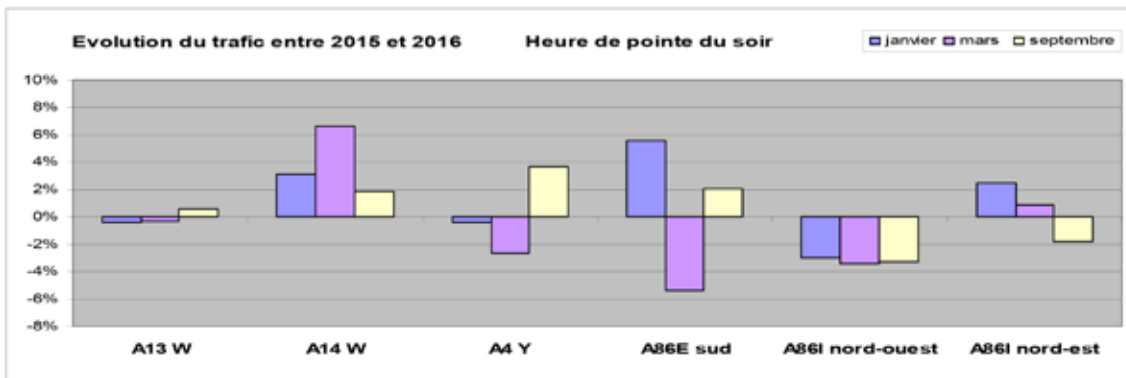
Des amplitudes de même ordre sont également observées entre les mois de janvier et de mars 2014/2015 et 2015/2016.

Comparaisons des évolutions du trafic dans le sens Ouest-Est le matin entre 2015 et 2016 et entre 2014 et 2015



Source DIRIF

Comparaisons des évolutions du trafic dans le sens Ouest-Est le soir entre 2015 et 2016 et entre 2014 et 2015



Source DIRIF

- Ainsi, ces évolutions sur le seul mois de septembre ne semblent pas à ce stade un signe tangible de report des trafics pour une cause ciblée. Sur les autoroutes A4 en sortie de Paris, A86 Sud et A14, des variations sont conformes aux hypothèses de report formulées.
- Si ces variations ne paraissent pas significatives sur le seul mois de septembre 2016, il convient de poursuivre le suivi sur les mois à venir pour observer l'évolution des tendances. Au-delà des flux de circulation constatés, la DRIEA complétera ses études, dès le prochain comité technique, par l'analyse des vitesses relevées des véhicules et le taux de saturation des axes concernés.

En revanche, la DIRIF confirme qu'il n'est pas possible d'analyser les données du trafic régional au regard d'éléments extérieurs tels que le déroulement de grands travaux en cours.

A ce sujet, la ville demande que soit indiqué l'ensemble des grands travaux (inventaire) sur les axes franciliens estimant que la fermeture de la VSB RD n'est pas la seule cause des conditions de circulation en région IDF.

L'impact en termes de pollution et de bruit



La capitale et la banlieue sont dotées de capteurs permanents pour ce qui concerne le bruit et la pollution. Ces capteurs permettront, dès le prochain mois, de disposer d'éléments de comparaison par rapport aux années précédentes. Cependant, ces capteurs ne ciblent pas tout particulièrement la voie sur berge ou les axes de report de la circulation mais sont destinés à apprécier la pollution et le bruit à une échelle plus large.

La mairie de Paris a, en amont du projet, financé l'équipement en capteurs complémentaires permettant de cibler spécifiquement l'impact réel de la fermeture à la circulation de la voie sur berge.

A titre d'exemple, Air Paris a ainsi fait connaître le 27 octobre dernier, le contenu précis de la campagne de suivi qui débutera le 15 novembre prochain.

Deux campagnes de mesure spécifiques d'un mois sont ainsi prévues. La première à l'automne 2016 et la suivante au printemps 2017, à partir de 80 points de mesure actuellement en cours de déploiement, à Paris et en proche banlieue dont un point tous les 300 mètres le long des voies sur berges.

Comme pour toutes les études de l'observatoire, les résultats de ces études seront rendus publics et ainsi partagés.

Informations complémentaires



> Les prochains rendez-vous

Le comité technique de suivi sera réuni au cours de la première semaine de décembre afin de pouvoir disposer des données consolidées du mois de novembre.

> Retrouvez sur le site

L'intégralité des supports utilisés pour rédiger le présent document (DRIEA, RATP, Ville de Paris...) est accessible depuis le site Internet :

prefecturedepolice.paris/Voies-sur-berges

> Remarques

Vous pouvez faire part de vos remarques, difficultés ou propositions sur ce sujet, en envoyant un mail à l'adresse :

pp-comite-technique-voies-sur-berges@interieur.gouv.fr