

# Voies sur berge : la piétonnisation, c'est maintenant



Voie Georges-Pompidou (IV<sup>e</sup>). Les piétons peuvent se promener sur les voies sur berge... Ce sont 43 000 véhicules qui doivent trouver un autre chemin.

L'OLIVIER LEJEUNE

Le conseil de Paris va voter aujourd'hui une déclaration de projet d'intérêt général, première étape d'une piétonnisation définitive de la rive droite.

**IV<sup>e</sup>**

PAR MARIE-ANNE GAIRAUD

Oubliées les « relations apaisées » entre la ville de Paris et la banlieue ! La piétonnisation des voies sur berge de la rive droite relance le bras de fer entre la capitale et ses voisins de la périphérie. L'ex-autoroute urbaine de la rive droite a en effet été fermée aux voitures depuis le 20 juillet. Pour Paris-Plages d'abord, puis pour l'exposition COP22. Le conseil de Paris va voter aujourd'hui une déclaration de projet d'intérêt général qui permettra dans les jours qui viennent la publication d'un arrêté municipal avec avis conforme du préfet, ce qui donnera le feu vert à la piétonnisation définitive.

Dans ce calendrier serré, fini l'entente cordiale qu'Anne Hidalgo, la maire (PS) de Paris, et Valérie Pécresse, la nouvelle présidente (LR) de la région, affichaient juste après les ré-

gionales. Aujourd'hui, la bataille est ouverte et Valérie Pécresse n'a visiblement pas l'intention de se laisser marcher sur les pieds. Quand Anne Hidalgo entend réduire la place de la voiture à Paris, la présidente de la région prend la défense des automobilistes franciliens et dégage un plan pour « lutter contre les bouchons ».

## HIDALGO POINTE UN ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE

Vendredi, pour s'inviter un peu plus sur ce dossier, la droite du conseil régional a voté une délibération qui décrète, symboliquement, que les voies sur berge empruntées chaque jour par 43 000 automobilistes sont une voie de circulation d'intérêt... régional. En clair : pas question que Paris décide toute seule.

Christophe Najdovski, l'adjoint (EELV) chargé des transports à Paris, assure que seuls les élus de droite dénoncent l'absence de concertation sur le projet, oubliant que le conseil départemental du Val-de-Marne pré-

sidé par Christian Favier (Front de gauche) a adopté un vœu soulignant sa « préoccupation quant aux conséquences pour (ses) habitants dans un calendrier incompatible avec celui de la réalisation des nouvelles grandes infrastructures de transports ».

Michel Cadot, le préfet de police de Paris qui a demandé une expérimentation de six mois pour évaluer l'impact de cette fermeture des quais bas à la circulation, réussira-t-il à apaiser ces tensions ? Alors que la mairie de Paris, le conseil régional et la Métropole du Grand Paris devaient chacun évaluer l'impact de la piétonnisation des berges rive droite, Michel Cadot a décidé de les faire travailler ensemble au sein d'un « comité technique d'évaluation ». L'instance se réunira tous les deux mois. La maire de Paris met en avant l'enjeu de santé publique, tandis que ses voisins prédisent une augmentation de la pollution.

L'exposition sur les berges (installée pour occuper le terrain entre la fin de Paris-Plages et le vote officiel) restera en place jusqu'au 15 octobre. Date

à partir de laquelle les travaux d'aménagement pour une piétonnisation plus pérenne des berges de la rive droite pourraient commencer.

**61 % CONTRE**

[www.leparisien.fr](http://www.leparisien.fr)

Sur 4 648 votants qui se sont exprimés depuis vendredi sur la question oui ou non à la piétonnisation de la voie Georges-Pompidou : 39 % ont dit oui, 61 % non.

## Et si une partie du trafic « s'évaporait » ?

« **LA PIÉTONNISATION** des berges fera mécaniquement baisser la pollution ! » Frédéric Héran, chercheur à l'université de Lille, en est persuadé : la suppression des deux files de la voie express va se traduire par une diminution du nombre de voitures en circulation dans la capitale. « Ce n'est pas une hypothèse. C'est un constat scientifique », insiste l'auteur d'un rapport sur « l'évaporation du trafic » constatée lorsque l'on supprime des

infrastructures routières. « Une fermeture de voie entraîne trois types de réactions chez les automobilistes, explique-t-il. Il y a ceux qui changent d'itinéraires, ceux qui changent de mode de déplacements et enfin ceux qui changent leurs habitudes. » L'universitaire évalue l'évaporation à 10 % du trafic à court terme et jusqu'à 20 % à plus long terme. « La vitesse d'adaptation dépend de l'importance de la contrainte », conclut-il. **B.H.**