

Voies sur berge : les vrais chiffres de la circulation

Cinq mois après la mise en place de la piétonnisation, les premières données de comptage montrent que les automobilistes se sont massivement rabattus sur les quais hauts et le boulevard Saint-Germain.

TRANSPORTS

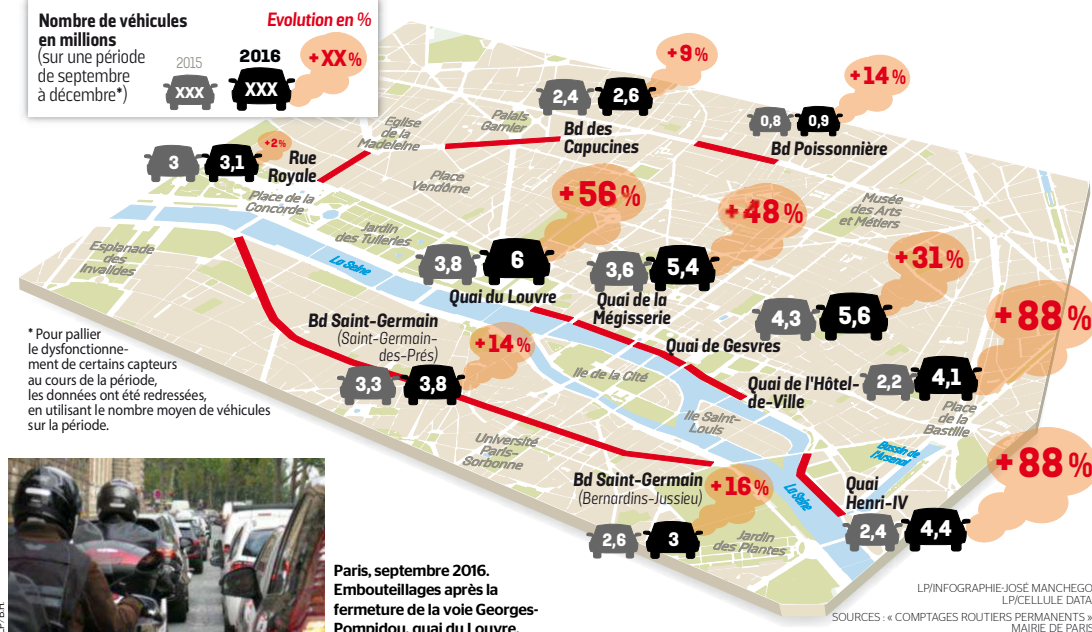
PAR JILA VAROQUIER ET LA CELLULE DATA

Les voies sur berge vont entamer leur sixième mois de fermeture officielle (hors Paris Plages et COP 22). Mais difficile d'évaluer les conséquences de leur piétonnisation, face à la bataille que se mènent la mairie de Paris et la région, à coups de rapports aux conclusions souvent contradictoires. Pour y voir plus clair, « le Parisien » a fait ses propres calculs en utilisant les données de comptage de la mairie de Paris (en accès libre) de septembre à décembre 2016. Ceux-là même que la ville, la préfecture de police, la Métropole du Grand Paris ou encore la région utilisent dans leur comité de suivi.

A ce stade, les résultats montrent que les automobilistes se sont rabattus principalement sur les quais hauts et le boulevard Saint-Germain. Surtout, depuis le début de l'expérimentation, ils n'ont pas ou peu modifié leur trajet. L'expérimentation devrait prendre fin en mars, à l'issue de la période d'observation de six mois. Le préfet de police de Paris annoncera alors si la piétonnisation peut être maintenue ou non. Décryptage de la situation de septembre à décembre 2016, en comparaison avec 2015 sur la même période.

■ ON S'ACCROCHE AUX QUAIS HAUTS

Ils ont beau être congestionnés, les



quais attirent toujours de nombreux véhicules. Et pour l'heure, pas de trace d'évaporation du trafic comme le prévoyait l'étude d'impact (11 % en moyenne en moins). Le quai du Louvre voit sa fréquentation augmenter sans discontinuer depuis septembre, malgré les épisodes de circulation alternée de décembre. Et entre 2015

et 2016, c'est 56 % de véhicules en plus. Même constat sur le quai Henri-IV ou celui de Gesvres, au pied de l'Hôtel de Ville, avec + 88 % d'augmentation du nombre de passages. Chaque mois depuis septembre, c'est entre 300 000 (quai de Gesvres) et 500 000 (quai du Louvre) véhicules de plus que l'année passée.

■ BOULEVARD SAINT-GERMAIN, C'EST UN PEU MOINS L'ASPHYXIE

Du côté de Saint-Germain-des-Prés, l'écart du nombre de véhicules entre 2015 et 2016 se réduit tout doucement chaque mois. On note 138 329 véhicules en plus en septembre 2016 par rapport à 2015 contre « seulement » 91 937 de plus en

décembre 2016 par rapport au même mois de 2015 sur la portion Saint-Germain-des-Prés. Côté Jussieu, l'augmentation est passée de 117 515 véhicules supplémentaires en septembre 2016 à 94 429 en décembre 2016 pour la portion près de Jussieu. Mais c'est tout de même entre 14 % et 16 % d'engins en plus sur l'axe en un an.

■ AILLEURS, PEU DE REPORTS

Si les axes proches des berges font le plein, ailleurs, les automobilistes peinent à trouver leur chemin. Sur les boulevards Montparnasse ou Saint-Jacques, c'est + 3 % et 0,8 % de véhicules en plus, + 9 % pour le boulevard des Capucines et tout de même + 14 % sur Poissonnière dont le trafic tend à baisser en décembre. Là aussi, la situation semble se stabiliser, sans baisser.

■ QUELQUES BAISSAS À SIGNALER

La voie Georges-Pompidou, avant Concorde, voit, elle, son trafic divisé par deux entre 2015 et 2016. Avec, en décembre 2016, 488 600 véhicules contre 952 628 en 2015. Autre situation étonnante : le quai Anatole-France. Dans le sens est-ouest (inverse à celui des portions fermées), il a connu une explosion de son trafic en septembre et en octobre (+ de 3 millions de véhicules en octobre 2016) avant une chute brutale en décembre (48 %).

A l'étranger, « pas de dégradation des conditions du trafic »

PAUL LECROART, URBANISTE, A ÉTUDIÉ PLUSIEURS VILLES OÙ DES AUTOROUTES URBAINES ONT ÉTÉ FERMÉES À LA CIRCULATION

LA THÈSE de « l'évaporation du trafic », avancée par la mairie de Paris au sujet de la fermeture des voies sur berge, a fait, au mieux sourire, au pire hurler les automobilistes coincés dans les bouchons. Mais, d'un point de vue scientifique, elle n'est pas si absurde. A l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France (IAU), on étudie depuis plus de dix ans l'impact de la fermeture de voies rapides urbaines dans le centre des grandes villes, dans le monde entier. Et les résultats, unanimes, sont surprenants. « En dépit des craintes initiales, la suppression de voies rapides n'engendre pas de dégradation des conditions du trafic au-delà des ajustements de départ, explique Paul Lacroart, l'urbaniste de l'IAU spécialiste de la question. Dans

toutes les villes étudiées, l'évaporation du trafic est importante ». Pas encore à Paris, certes. Mais dans la douzaine de métropoles étudiées, aux Etats-Unis, au Canada ou en Corée du Sud, cela ne fait pas de doute. Paul Lacroart cite une étude anglaise, très documentée, portant sur 60 villes, qui calcule que, quand une voie rapide est supprimée, le trafic global diminue en moyenne de 14 % après plusieurs mois. Les explications sont multiples. La principale tient à ce que Paul Lacroart appelle le « trafic induit » : quand on crée une voie rapide, on crée du trafic. Une étude du ministère des Transports en 1992 évaluée à 40 % la hausse du nombre de voitures en circulation, dix ans après la création d'une autoroute. Cet « effet

d'aubaine » disparaît quand on supprime la route : à terme, le trafic diminue. Notamment parce que les comportements individuels se modifient. En gros, chacun s'adapte, en fonction de ses possibilités. « Dans la plupart des cas, le report sur les transports collectifs n'est pas très important, sauf s'il y a des incitations très fortes », précise Paul Lacroart. L'urbaniste liste les changements de comportements qui mènent, finalement, à l'évaporation du trafic : changement d'itinéraire, d'horaires, de fréquence de déplacement, de mode de transport (deux-roues, vélo, etc.), mais aussi covoiturage, nouvelle organisation familiale, déménagement ou télétravail. Pour ce spécialiste, le cas des voies sur berge, tout comme les projets de



piétonnisation du périmètre, font beaucoup débat « car c'est en cœur de ville ». Mais au regard des 340 km de voies rapides en Ile-de-France, ils sont loin d'être les seuls axes qui pourraient disparaître. Des réflexions existent sur le boulevard circulaire de la Défense, l'A186 à Montreuil, l'A103 à Rosny ou encore la RD 311 à Argenteuil-Bezons.

JEAN-GABRIEL BONTINCK

Les quais bas, royaume des (rares) promeneurs et sportifs

Sur les quais hauts, habitants et commerçants sont excédés par la circulation et le niveau sonore. Plus bas, le long de la Seine, l'ambiance est tout autre.

PAR JILA VAROQUIER

LES CLOCHES DE L'ÎLE DE LA CITÉ annoncent 16h30 en ce lundi après-midi. De l'autre côté de la Seine, sur le quai de la Mégisserie, les scooters peinent déjà à se faufiler entre les véhicules. « La sortie des bureaux commence. Les voitures vont finir par créer une troisième voie, ça va klaxonner dans tous les sens et devenir n'importe quoi », prévient Gérard, bouquiniste de 72 ans.

“

POURQUOI NE PAS RÉSERVER LE SAMEDI ET LE DIMANCHE AUX PIÉTONS ET OUVRIR À LA CIRCULATION LE RESTE DU TEMPS ? ”

JEAN-CHRISTOPHE, GÉRANT DU MISTRAL

Aux premières loges depuis la piétonisation des quais bas en septembre, ce passionné de livres installé là depuis dix ans, assure que « le niveau sonore et de pollution a beaucoup augmenté ». Au Mistral, de l'autre côté de la place du Châtelet, c'est le bruit des sifflets de la police régulant la cir-



Paris. Sur les quais rendus aux piétons, les avis sont contrastés. Certains préféreraient des investissements massifs dans les transports en commun.

culacion en fin de journée qui lasse : « Au bout d'un moment, on entend que ça, assure Jean-Christophe, le gérant à l'accent chantant. D'autant que la semaine, il n'y a personne en bas. Même les touristes restent en haut, là où il y a des commerces, où ils peuvent voir les monuments. Il n'y a que le week-end où les Parisiens sont là. Pourquoi ne pas réserver le samedi et le dimanche aux piétons et

ouvrir à la circulation le reste du temps ? » suggère-t-il. « Pour quinze jours d'été et quatre mois de beaux temps, cette décision se justifie-t-elle ? » estime Stéphane du Reynou.

Le long du fleuve, en revanche, l'ambiance est tout autre. Profitant de cette route sans obstacle, joggeurs et cyclistes foncent à toute allure. « Un espace comme ça au bord de la Seine, c'est unique ! » souffle l'un d'eux,

tout sourire, sans s'arrêter. Caroline, 26 ans, est un peu moins enthousiaste : « Oui, c'est super. Mais je préfère que l'on investisse dans les transports », glisse cette habitante du 11^e arrondissement.

Sous ce ciel menaçant de fin d'hiver, les promeneurs se font rares. « C'est évidemment formidable pour nous d'y promener le chien, estime Francis, habitant du VI^e. Mais cela ne m'empêche pas d'être en colère, derrière le volant. » « L'idée est bonne, mais il faut une offre de transport alternative. Que les gens puissent rentrer chez eux, y compris après minuit en banlieue. Et qu'il y ait des aménagements à la hauteur du lieu », ajoute sa compagne.

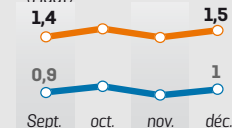
Sandro, lui, vient toutes les semaines : « J'ai la chance de ne pas avoir besoin de voiture, reconnaît ce quadragénaire originaire de Turin (Italie). On dit que les Parisiens font la tête tout le temps. C'est parce que nous n'avons pas assez d'endroits comme celui-ci. » Pour lui, « il faudra du temps pour les gens acceptent, comme lorsque Turin a rendu le centre-ville piéton. Mais là-bas, personne ne reviendrait en arrière aujourd'hui ».

Nombre de véhicules sur les voies de contournement (Evolution mensuelle en million)

Fin 2016 (orange) Fin 2015 (bleu)

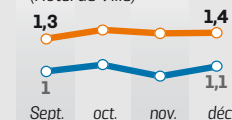
Quai du Louvre

(Haut)



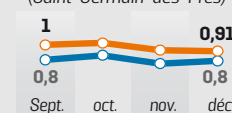
Quai de Gesvres

(Hôtel de Ville)



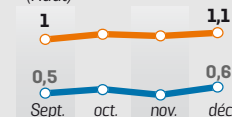
Bd Saint-Germain

(Saint-Germain-des-Prés)



Quai Henri-IV

(Haut)



LEPNICOGRAFIE

« On a raison de tenir bon »

CHRISTOPHE NAJDOVSKI, ADJOINT ÉCOLOGISTE À LA MAIRIE DE PARIS EN CHARGE DES TRANSPORTS



LP/OC

reports de circulation surtout sur les quais hauts...

C.N. : Evidemment qu'il y a des reports de circulation sur les quais hauts ou sur le boulevard Saint-Germain ! C'est ce que disaient déjà les études d'impact. Mais il ne faut pas oublier qu'il n'y a plus de circulation sur les quais bas...

Quels aménagements avez-vous prévu sur les quais hauts totalement saturés ?

C.N. : Nous allons poursuivre les aménagements pour les transformer en un véritable boulevard urbain. Avec notamment un bus à haut niveau de service prévu à l'horizon de 2018 et un tram olympique à échéance 2023 qui se prolongera dans le Val-de-Marne. **Pourquoi ne pas avoir simplement piétonnisé les berges le week-end, comme avant ?**

C.N. : Parce qu'on veut aller plus loin dans la reconquête des berges. Plus aucune ville dans le monde n'est traversée en son cœur par une autoroute urbaine. Quand je vois le succès naissant des berges de la Seine piétonnisées, avec des promeneurs de plus en plus nombreux et surtout des cyclistes qui les empruntent pour se rendre au bureau, je me dis qu'on a raison de tenir bon.

CHRISTINE HENRY

CHRISTOPHE NAJDOVSKI, l'adjoint écologiste du maire en charge des transports, trouve des raisons de positiver sur l'évolution du trafic sur les quais.

Cinq mois après la fermeture officielle des quais bas de la rive droite, quel regard portez-vous sur l'évolution du trafic ?

C.N. : La situation s'améliore de mois en mois. On observe une diminution de la circulation sur les quais hauts et aussi du temps de parcours. Les résultats sont globalement conformes à l'étude d'impact réalisée par la Ville de Paris. Cela signifie que les comportements des automobilistes sont en train de changer.

Pourtant, les chiffres montrent clairement qu'il n'y a pas eu d'évaporation du trafic comme vous l'espérez, puisque il y a des