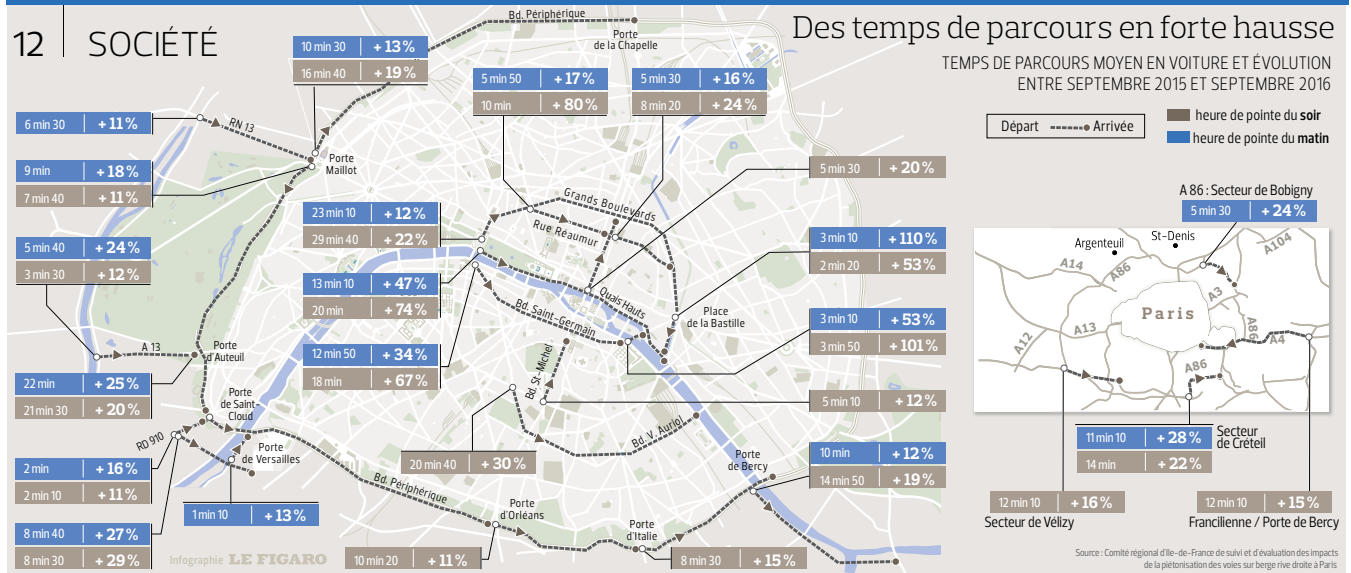


12 SOCIÉTÉ



Fermeture des voies sur berge parisiennes: le rapport qui accuse

Selon une étude commandée par Valérie Pécresse, les embouteillages sont en forte hausse à Paris et en banlieue.

ANGÉLIQUE NÉGRONI anegroni@lefigaro.fr

CIRCULATION C'est désormais la grande pagaille dans la capitale mais aussi en banlieue. La piétonnisation des voies sur berge rive droite, qui a indiscutablement aggravé la circulation dans Paris, provoque, en effet, de sérieux ralentissements bien au-delà de ses murs. Le trafic est désormais plus dense sur un périphérique déjà saturé et les temps de parcours se sont aggravés sur la rocade plus éloignée de l'A86.

Tels sont les nouveaux enseignements tirés du deuxième rapport d'étape commandé par la région Île-de-France et que révèle *Le Figaro*. Valérie Pécresse, présidente LR du conseil régional, a en effet décidé de confier à un comité d'experts indépendant le suivi de l'évolution du trafic depuis la fermeture très controversée de la berge aux automobilistes, depuis septembre dernier, et d'en publier chaque mois les résultats. Pour cet observa-

toire que préside Pierre Carli, médecin-chef du Samu de Paris, de nombreux organismes sont rassemblés. Parmi eux Airparif, Bruitparif ou encore l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) d'Île-de-France. Par l'intermédiaire de ces spécialistes, il s'agira donc aussi d'analyser les conséquences en matière de pollution de l'air et de bruit. Tels sont les objectifs de la région, qui entend ainsi jouer un rôle dans les discussions à venir autour des conséquences de cette piétonnisation et pour laquelle trois autres observatoires ont été mis en place. À côté de celui de la Ville, se trouvent celui de la préfecture de Paris et celui de la Métropole du Grand Paris.

Or, dans ce deuxième rapport, Valérie Pécresse trouve de quoi alimenter les reproches qu'elle adresse à Anne Hidalgo, qui agit, regrette-t-elle, sans concertation avec les élus de banlieue. Car cette fermeture a des conséquences nettes sur les réseaux ceinturants de Paris. En comparant le mois de septembre de

cette année à celui de 2015, les experts ont relevé divers points où la circulation s'est dégradée. Ainsi, aux heures de pointe le soir, le temps de parcours a augmenté de 16% du côté de Vélizy (Yvelines) sur la rocade de l'A86. Il est en progression de 22% sur le même axe entre Thiais et Créteil (Val-de-Marne).

Sur le périphérique, le matin, la perte de temps supplémentaire peut aller jusqu'à 25%

Dans ce secteur, la situation est d'ailleurs plus critique le matin, avec une aggravation de 28%. Déjà saturé aux heures de pointe, le périphérique accuse, quant à lui, des embouteillages plus lourds surtout à l'ouest de Paris. Sur certains tronçons, le temps de parcours le soir est plus long de 11%, voire de 20%. Le matin, la perte de temps sup-

plémentaire derrière un volant peut même aller jusqu'à 25%.

Dans Paris, la piétonnisation a sérieusement congestionné le trafic. Celui-ci a parfois progressé de 51% sur une partie des quais hauts, où se sont reportés en grand nombre les automobilistes depuis la fermeture de la voie basse. Ces derniers doivent alors prendre leur mal en patience avec neuf minutes de plus de trajet le soir, soit une hausse de 135%. Sur le boulevard Saint-Germain, autre axe de report, le trafic a, sur certaines parties, fait un bond supplémentaire de 21%, soit 7 minutes supplémentaires derrière le volant à attendre. Les experts soulignent aussi que d'autres rues, bien plus éloignées des berges, sont affectées par cette piétonnisation. C'est le cas de la rue de la Convention, dans le XV^e arrondissement, où les riverains s'exposent à plus de 25% de trafic routier supplémentaire.

Dans ces 61 pages de rapport où les chiffres se succèdent, l'observatoire relate que ceux qu'il produit traduisent

globalement une dégradation bien plus forte que ceux communiqués par la Ville.

« La Préfecture de police, qui suit aussi l'évolution, devra en tenir compte », souligne un spécialiste. Or, dans une première synthèse rendue il y a quelques jours, celle-ci a indiqué que ses propres analyses rejoignent plutôt celles de la Ville de Paris.

Enfin, les experts ont questionné les services des urgences sur leur temps de transport. La plupart d'entre eux notent qu'ils arrivent en général une minute plus tard par rapport à 2015. Une minute précieuse, car elle équivaut à 10% de perte de chances de sauver une personne victime d'un arrêt cardiaque. Pour finir, quelques données nouvelles sont fournies sur les nuisances sonores. Celles-ci ont été multipliées par deux, notamment la nuit, sur une partie des quais hauts. Mais le rapport ne renferme aucune donnée sur l'air, Airparif venant seulement d'installer ses nouveaux points de mesure. ■

Sur l'île Saint-Louis, habitants et commerçants protestent

« LA VOITURE nous préserve, ici, du pire ! », lance Christine Bru-Malgras, membre de Patrimoine-Environnement. Sur l'île Saint-Louis, ce lieu d'histoire niché au cœur de Paris le long de la Seine, la formule est désormais reprise en boucle. Et elle n'a rien d'une boutade, ni même d'une provocation à l'égard de la maire de la capitale, Anne Hidalgo, qui veut buter hors de Paris l'automobile pour faire reculer la pollution de l'air qui tue chaque année des milliers de personnes.

Or c'est justement avec cette politique anti-voiture que l'édile va décimer leur île, dénoncent ses habitants. La piétonnisation de la berge rive droite, située juste en face de leurs habitations et que sépare un maigre bras de Seine, porte un coup dur à leur commerce artisanal. À deux pas de Notre-Dame, les boutiques, ici, sont soumises à des obligations drastiques de présentation. Du coup, le bon goût est de mise, la qualité aussi et la réputation rayonne bien au-delà des 2 000 habitants de l'île.

« On n'est plus accessible »

Adresse emblématique de ce succès, la maison Berthillon où l'on vient de partout pour s'approvisionner en glaces et sorbets. Or, avec la piétonnisation, l'île est comme coupée du monde. « J'ai une clientèle importante, parisienne mais qui vient aussi de toute l'Île-de-France. Or certains m'ont prévenue qu'ils ne viendront plus à cause des difficultés de trafic. On n'est plus accessible », déplore Muriel Delpuech, la petite-fille du fondateur du glacier. À côté, à la boucherie Gardil, on fulmine aussi. « Notre clientèle provient pour 90% de l'extérieur. Bilan, notre chiffre d'affaires a baissé de 20% », s'alarme Wilfried, qui s'inquiète d'un

autre projet évoqué : la fin du stationnement sur l'île. « Comme cela, on nous anéantira définitivement. Plus personne ne pourra se garer pour récupérer sa marchandise », enrage son père, Jean-Paul.

Les habitants pestent aussi contre ces berges piétonnisées qui font face aux belles façades du XVII^e et XVIII^e siècle de l'île et qui abritent quantité de célébrités. « Que va-t-on nous mettre sur ces berges ? On redoute les animations bas de gamme. On ne veut pas de Disneyland à deux pas de l'île », met en garde Christine Bru-Malgras, qui ne redoute pas la caricature que l'on peut faire de son combat. Celui des riches barricadés dans leur île face à ce peuple, qui de l'autre côté de la Seine, baguenaude, cornet de frites à la main. « Mais il ne s'agit pas de cela. Nous avons un patrimoine à défendre et à protéger », lance-t-elle.

C'est aussi le calme, que les habitants veulent préserver. Certes, en cette saison froide, il n'y a guère de candidats à la balade le long de la Seine. « C'est même triste », signale une riveraine. Mais quand il y a du monde, comme avec Paris-Plages, les « insulaires » ne peuvent plus vivre... même fenêtres fermées. Sur fond de lumière bleue électrique, essais de sono et musique déchirant soudain le calme. « On ne peut même plus travailler », signale Nicole Vitoux qui défend la cause de son célèbre époux, Frédéric Vitoux, lequell, écrivain et académicien, a installé son bureau chez eux. Le charme indéfinissable de l'île Saint-Louis pourrait donc disparaître, selon ses riverains, en même temps que la voiture... « Nous ne sommes pas dans la contestation pure et dure. Mais ce que nous voulons, c'est une vraie concertation », indique l'un d'eux. ■ A.N.



Embouteillage sur les quais de Seine après la fermeture aux automobilistes des voies sur berge, en septembre à Paris. JEAN-CHRISTOPHE MARMARA/LE FIGARO

Pollution: analyses attendues en mars

On peut le regretter car ce sera une étude de suivi et non de comparaison. Alors qu'il n'y a pas eu de relevés pour connaître l'état initial de l'air à Paris avant la fermeture des berges rive droite, l'association Airparif se lance néanmoins dans une campagne pour mesurer l'évolution de la pollution depuis la piétonnisation de cette voie Georges-Pompidou. Pour ce faire, et en plus du réseau de surveillance existant, 80 points de mesure ont été installés, dont un tous les 300 mètres le long de cet axe de 3,5 km qui n'accueille plus de véhicules. D'autres points ont été mis en place dans 16 communes jouxtant la capitale et susceptibles de subir de plus forts embouteillages liés à cette piétonnisation, et par conséquent une hausse de la pollution. Parmi elles, Vincennes, Maisons-Alfort, Sevres, Cachan ou encore Boulogne-Billancourt.

Les polluants mesurés, en partie émis par le trafic routier, vont être les oxydes d'azote (monoxyde d'azote et dioxyde d'azote), les particules PM10 et PM2.5 ainsi que le benzène (composé organique volatil cancérigène). Pour cette première campagne de suivi, du 15 novembre au 14 décembre, Airparif fournira ses premiers résultats fin mars. « Mais, comme la météo influe sur l'évolution de la pollution, elle sera suivie d'une autre période de mesure, estivale cette fois, en mai et juin, et pour laquelle les résultats seront attendus en septembre », indique Amélie Fritz, la responsable communication de l'association. La publication du rapport complet de ces deux études, financées en grande partie par la Ville de Paris, aura lieu fin septembre prochain. A.N.