

**CIRCULATION À PARIS**

# La vérité sur les chiffres

**BOUCHONS**  
Nous avons calculé  
l'impact de  
la fermeture des quais  
sur la circulation  
et comparé  
l'évolution  
du trafic entre  
septembre 2015  
et septembre 2016.  
C'est de pire en pire.





## Un pari

Cela pourra sembler paradoxal à certains, mais si notre journal est aujourd'hui en capacité de publier ces chiffres sur l'augmentation du trafic, c'est que la mairie de Paris l'a bien voulu. En effet, c'est l'administration de la capitale qui a rendu possible l'accès aux données collectées par les capteurs positionnés le long des rues parisiennes. Une transparence qui permet de dresser un premier décompte irrefutable de l'explosion du nombre de voitures sur certaines artères. Ce bilan n'est d'ailleurs pas contesté et même assumé par l'équipe d'Anne Hidalgo, qui prédit que les automobilistes vont modifier leur comportement d'ici quelques mois et adopter de nouveaux modes de transport. Les outils de mesure aujourd'hui à notre disposition nous permettront de voir s'il s'agissait d'un pari gagnant.

**L'ÉDITO** DE STÉPHANE ALBOUY  
salbouy@leparisien.fr

## LES CLÉS

## MAI 2015

Annnonce du projet de piétonnisation par Anne Hidalgo, la maire de Paris.

**8 M€** Le coût annoncé de l'aménagement des voies sur berge.

**3,3 KM** La longueur du tronçon rendu aux piétons.

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

L'évolution du trafic entre septembre 2015 et septembre 2016

La circulation à Paris en temps réel

## VOIES SUR BERGE

## Les chiffres de l'augmentation du trafic

**BOUCHONS** Un mois et demi après la piétonnisation des voies sur berge rive droite, nous avons calculé l'impact de cette mesure sur la circulation.

PAR BENOÎT HASSE  
(AVEC JILA VAROQUIER)

**C'EST LE SUJET QUI FÂCHE.** La piétonnisation des voies sur berge rive droite à Paris, cheval de bataille de la croisade anti-voitures de la maire Anne Hidalgo, hérisse le poil de tous ses opposants et de nombreux automobilistes englués dans les bouchons. La commission d'enquête publique sur cet acte fort de la mandature a d'ailleurs rendu cet été un avis défavorable, dans son rapport final. Pour autant, la Ville n'entend pas faire machine arrière.

Il y a les certitudes sur lesquelles tout le monde s'accorde. Le trafic a augmenté sur les voies de report, les temps de parcours ont été rallongés...

## ARRIÈRE-PENSÉES POLITIQUES

L'interprétation de ces constats, elle, se révèle nettement moins consensuelle. Un mois et demi après le vote au Conseil de Paris de la fermeture des voies sur berge entre le tunnel des Tuileries et le tunnel Henri-IV, la bataille des chiffres se poursuit entre les différents comités de suivi (pas moins de quatre !) chargés d'évaluer l'impact de cette mesure. Avec toutes les arrière-pensées politiques qui vont de pair, notamment entre la mairie socialiste et la région passée à droite avec Valérie Pécresse...

Pour tenter d'y voir plus clair, « le Parisien » dévoile aujourd'hui ses propres chiffres, qui reposent sur des données claires : le nombre de véhicules qui passent dans les rues parisiennes, données issues directement des plus de 3 000 capteurs installés sur les voies et mis à disposition par la mairie de Paris (lire page 3 notre méthodologie).

## DE GRANDES ARTÈRES PARTICULIÈREMENT ENGORGÉES

Pas de surprise à l'issue de ce travail, l'augmentation de la circulation et donc des temps de parcours est flagrante. Personne ne le nie, d'ailleurs. Mais l'augmentation du nombre de véhicules sur certaines grandes artères laisse songeur : + 48 % sur le quai du Louvre, + 84 % sur le quai de l'Hôtel-de-Ville et jusqu'à + 91 % sur le quai Henri-IV !

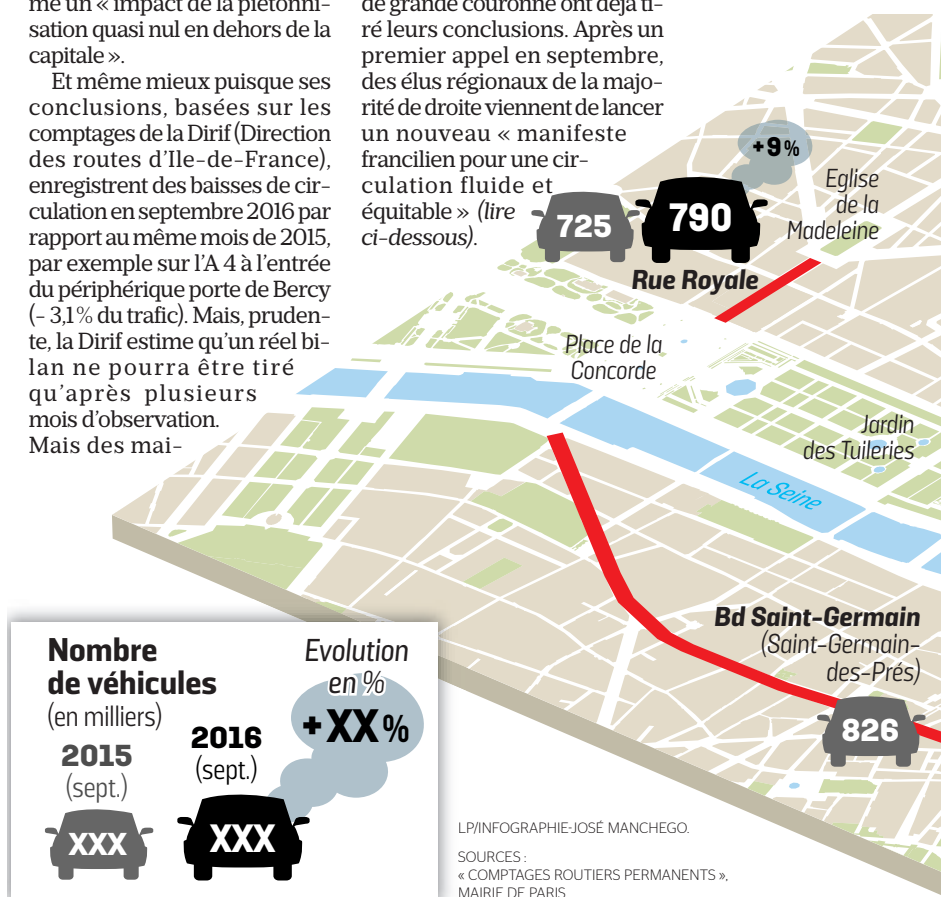
La Ville de Paris, dans ses études, ne conteste pas ce report de circulation dans le centre de la capitale, mais évoque un « trafic supplémentaire tout à fait absorbable en heure de pointe », « de faibles impacts observés sur le boulevard périphérique, et quasiment aucun impact en dehors de Paris ».

Constat identique du côté de la préfecture de police, dans son propre rapport, qui assure : « Sur un trajet long (NDLR : de Concorde au quai de Bercy), le temps de parcours est stable

par rapport à 2015 », et confirme un « impact de la piétonnisation quasi nul en dehors de la capitale ».

Et même mieux puisque ses conclusions, basées sur les comptages de la Dirif (Direction des routes d'Ile-de-France), enregistrent des baisses de circulation en septembre 2016 par rapport au même mois de 2015, par exemple sur l'A 4 à l'entrée du périphérique porte de Bercy (- 3,1% du trafic). Mais, prudente, la Dirif estime qu'un réel bilan ne pourra être tiré qu'après plusieurs mois d'observation. Mais des mai-

res de banlieue et notamment de grande couronne ont déjà tiré leurs conclusions. Après un premier appel en septembre, des élus régionaux de la majorité de droite viennent de lancer un nouveau « manifeste francilien pour une circulation fluide et équitable » (lire ci-dessous).



## Evolution de la circulation à Paris entre septembre 2015 et septembre 2016

« Dans six mois, plus personne ne remettra en cause la piétonnisation »

BRUNO JULLIARD, PREMIER ADJOINT À LA MAIRE DE PARIS

**BRUNO JULLIARD** défend bec et ongles la fermeture des voies sur berge. **Les chiffres montrent clairement un report de la circulation. N'est-ce pas un vrai problème ?** **BRUNO JULLIARD.** Oui, il y a une densification du trafic, mais cela reste supportable et il n'y a pas de

congestion. Nous avons toujours dit qu'il faudrait entre trois et six mois pour qu'il y ait une évaporation des véhicules sur ces axes et que les Parisiens, comme les visiteurs, changent leurs habitudes. Mais nous sommes dans le même schéma que lors de la fermeture des quais rive gauche. Notre objectif est bel et bien

de continuer à baisser le nombre de voitures dans Paris.

**Les critiques sont nombreuses...** Nous ne sommes pas sourds. Nous les entendons. Mais nous entendons aussi la majorité des Parisiens, favorable à cette mesure. Comme New York, Londres, Mexico ou Séoul, nous voulons véritablement lutter contre la pollution. C'est une urgence

de santé publique. Il y a, dans le Grand Paris, 3 000 morts prématurés par an à cause de la pollution. Nous ne voulons pas être responsables et ne rien faire.

**Quelles sont les prochaines étapes de cette politique ?**

Dans le cadre de la candidature de Paris aux JO de 2024, le développement des transports, des pistes cyclables, des couloirs de bus, de Vélib' ou Autolib' sont des éléments importants. Ainsi, d'ici à 2020, nous aurons doublé les pistes pour cyclistes. Elles seront même

sécurisées rue de Rivoli. Certains stationnements seront supprimés sur les grands axes pour gagner en fluidité, je pense par exemple au boulevard Saint-Germain. Sept grandes places comme Nation ou Bastille ne seront plus envahies par les voitures. En concertation avec les maires d'arrondissements, certains quartiers pourront aussi devenir piétons. Au final, dans six mois, plus personne ne remettra en cause les berges de Seine sans voiture et désormais ouvertes aux piétons.

PROPOS RECUEILLIS PAR NICOLAS MAVIEL



Quai de la Mégisserie (Paris 1<sup>er</sup>), hier soir. Ici, la circulation a augmenté de 48 %.

## « J'ai acheté un scooter pour rentrer chez moi »

Wilfrid, réceptionniste boulevard Saint-Germain (VI<sup>e</sup>)

**AU PIED** de l'église Saint-Germain-des-Prés, dans le VI<sup>e</sup> arrondissement de Paris, Victor vend des crêpes et des gaufres. Face à lui, le boulevard Saint-Germain s'engorge. Il est 15 h 30, un jeudi après-midi. « C'est atroce. Quand je quitte le travail à 18 h 45, je mets quatre fois plus de temps qu'avant à arriver en voiture jusqu'à l'Institut du monde arabe. »

Depuis la fermeture des voies sur berge cet été, Corine, responsable du café et restaurant les Deux Magots, a elle aussi constaté « une forte augmentation du trafic ».

De l'autre côté du carrefour, ce n'est pourtant pas l'avis de la pharmacienne, Christelle : « C'est plutôt l'inverse. Il y a peu de monde, ça suit la chute du tourisme dans le quartier. » Dans la bijouterie voisine, Alexandra confirme : « Je n'ai pas vu de grande différence. »

Réceptionniste dans un hôtel qui donne sur le boulevard Saint-Germain, Wilfrid exprime lui sa colère. « La circulation a clairement augmenté, le boulevard est saturé. La dernière fois, on aurait dit un parking à ciel ouvert. Entre 17 heures et

20 heures, c'est blindé. Il n'y a qu'à midi qu'on peut rouler », tempête celui-ci. Il a d'ailleurs pris une décision radicale il y a un mois : « J'ai acheté un scooter pour rentrer chez moi, à Saint-Maurice (Val-de-Marne). J'aime beaucoup ma voiture, mais c'était devenu impossible, je mettais trois fois plus de temps qu'avant. »

Signataire d'une pétition pour la réouverture des voies sur berge, il en veut à Anne Hidalgo, maire de Paris : « Elle a décidé ça toute seule. Je l'invite à prendre le RER le soir à 19 heures à Châtelet pour qu'elle se rende compte que c'est aussi saturé dans les transports en commun. »

ALEXANDRE MÉTIVIER

**QUAND JE QUITTE LE TRAVAIL À 18 H 45, JE METS QUATRE FOIS PLUS DE TEMPS QU'AVANT À ARRIVER EN VOITURE JUSQU'À L'INSTITUT DU MONDE ARABE**

VICTOR, QUI VEND DES CRÊPES SUR LE BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VI<sup>e</sup>)

### LA MÉTHODOLOGIE

Un site Internet de la mairie de Paris propose les « données de trafic issues de capteurs permanents ». Situés un peu partout dans les rues de la capitale, 3 334 capteurs représentent une source de données détaillée quant à l'évolution du trafic routier

dans Paris. Pour obtenir les chiffres présentés ici, nous avons calculé le nombre de véhicules passant sur des portions de voie précises, au cours des trente jours des mois de septembre 2015 et de septembre 2016. Des données ouvertes,

mais pas si faciles d'accès. D'abord présenté de façon automatisée, l'accès aux informations liées à chaque portion de voie a récemment changé. L'avantage est que les données sont accessibles depuis 2013. L'inconvénient est que seul le recours à un spécialiste patient permet d'y accéder.

## « On demande la suspension immédiate de cette mesure »

BENJAMIN CHKROUN (UDI), ÉLU D'HERBLAY (VAL-D'OISE)

**DÉCIDÉMENT**, la piétonnisation des voies sur berge à Paris a du mal à passer au-delà du périphérique. Quatre élus UDI et LR du conseil régional, issus des quatre départements de grande couronne, viennent de lancer un « manifeste francilien pour une circulation fluide et équitable » en forme de

réquisitoire contre la mairie de Paris, à qui ils demandent « la suspension immédiate et jusqu'à nouvel ordre, à minima en semaine », de la fermeture des voies sur berge à la circulation. L'un de ses signataires, Benjamin Chkroun (UDI), élu d'Herblay (Val-d'Oise), est parti de sa propre expérience. « Je travaille

dans le centre de Paris et je mets quinze à vingt minutes de plus qu'auparavant. C'est autant de temps en moins passé avec ma famille. » Il est remonté contre une décision « prise en douce, en ne rouvrant pas les berges à la circulation après Paris-Plages et sans aucune concertation. C'est un doigt d'honneur à la seconde

couronne », estime l'élu. « On n'est pas des gens obtus, renchérit son cosignataire Jean-Philippe Dugoin-Clément (UDI), maire de Mennecy (Essonne). Piétonniser les voies sur berge le week-end ou en période estivale, cela peut se concevoir. Mais tous les jours, toute l'année, ça n'a aucun sens. Il n'y a qu'à s'y rendre un jour de semaine pour s'en rendre compte : les quais sont totalement vides ! » « Nous sommes conscients de l'urgence à agir pour préserver la qualité de l'air », souligne Véronique Coté-Millard

(UDI), maire des Clayes-sous-Bois (Yvelines). « Mais ce qu'on veut, c'est faire baisser la pollution, pas la déplacer. » Les signataires proposent notamment le lancement d'un « grand plan covoiturage en Ile-de-France » et la création de places de parkings aux portes de Paris, « et pas des parkings à 10 € de l'heure », précise l'élu de Mennecy. D'après ce dernier, une quarantaine de maires ont déjà signé le manifeste. Il espère convaincre à terme « 25 à 30 % des 1 282 maires d'Ile-de-France ».

GRÉGORY PLESSE