

Le mot du préfet de Police



Mesdames, Messieurs,

Pour la seconde fois depuis la mise en œuvre du projet de l'exécutif parisien de création d'une aire piétonne sur la voie sur berge de la rive droite, j'ai réuni le comité technique de suivi en charge de l'analyse des impacts de ce projet pour ce qui concerne la circulation à Paris et en banlieue, la pollution et le bruit.

Je me réjouis qu'à cette occasion, l'ensemble des acteurs (collectivités, services de l'Etat, organisations professionnelles, représentants des usagers...) aient pu aboutir à une méthodologie et à des indicateurs d'observation partagés des conséquences de la fermeture à la circulation de la voie sur berge Georges Pompidou. Cette approche commune contribuera à objectiver l'ensemble des constats et à des préconisations éventuelles au terme de la période d'observation de 6 mois.

Lors de la réunion du comité technique du 12 décembre, chacun des acteurs a pu présenter ses données et son analyse de la situation selon les différents domaines (circulation, pollution, bruit).

Deux mois après la fermeture de cet axe routier à la circulation, il ne s'agissait aucunement de tirer des conclusions définitives mais de pouvoir disposer d'un état des lieux précis permettant, le cas échéant, de prendre certaines dispositions correctives au terme de la période d'observation.

Le bilan de ces premiers mois est contrasté. Si l'essentiel des constats apparaît conforme aux prévisions issues des études d'impact soumises à l'enquête d'utilité publique, quelques difficultés méritent une attention toute particulière. Les situations de congestion du trafic à certaines heures de la journée dans la partie centrale de Paris (concorde-Châtelet et partie amont du boulevard Saint-Germain) n'ont pu trouver de solution et se sont même parfois dégradées en novembre.

Le changement de comportement attendu des usagers à travers ce projet par l'usage des transports collectifs ne doit pas se heurter avec les retards de plusieurs minutes ou les suspensions de lignes (ex : ligne 72) tels que constatés ces deux derniers mois. Les lignes régulières ayant à franchir le boulevard Saint-Germain ou les quais hauts de la rive droite subissent des retards n'ayant pu trouver de solution à ce stade. Par ailleurs, les augmentations des niveaux sonores, essentiellement la nuit, devront être corrigées durant la phase d'observation du fait de la réduction des reports de trafic tels que prévus dans les études d'impact.

Les services d'urgence indiquent n'avoir pas, à ce jour, subi de dégradation significative de leurs conditions et délais d'intervention. Les exercices hebdomadaires se poursuivront afin de veiller à ces impératifs opérationnels. A ce titre, pour les services d'urgence mais également pour les transports collectifs, j'ai donné les instructions nécessaires permettant de poursuivre la mobilisation des policiers selon deux missions prioritaires. La première consiste à libérer les voies dédiées aux autobus urbains de tous les usagers non autorisés et la seconde, à fluidifier la circulation sur les carrefours permettant le franchissement du boulevard Saint-Germain et les quais hauts et réduire les retenues de circulation à certaines heures de la journée.

Je reçois régulièrement les témoignages d'usagers, de professionnels confrontés aux difficultés de circulation. Je constate moi même ces incidences et je mets tout en œuvre, pour ce qui relève de mes responsabilités, pour en réduire les effets et diminuer les temps de parcours. Il nous faut toutefois veiller à ce que les incidences des chantiers réalisés à Paris ou en banlieue ou les conditions météorologiques dégradées soient mieux évaluées afin d'aboutir à des constats objectivés concernant la seule fermeture de la voie sur berge.

Je réunirai à nouveau le comité technique de suivi début février avec, d'ici un mois, la communication d'un bilan intermédiaire.

Michel Cadot
préfet de Police

L'impact sur les conditions de circulation

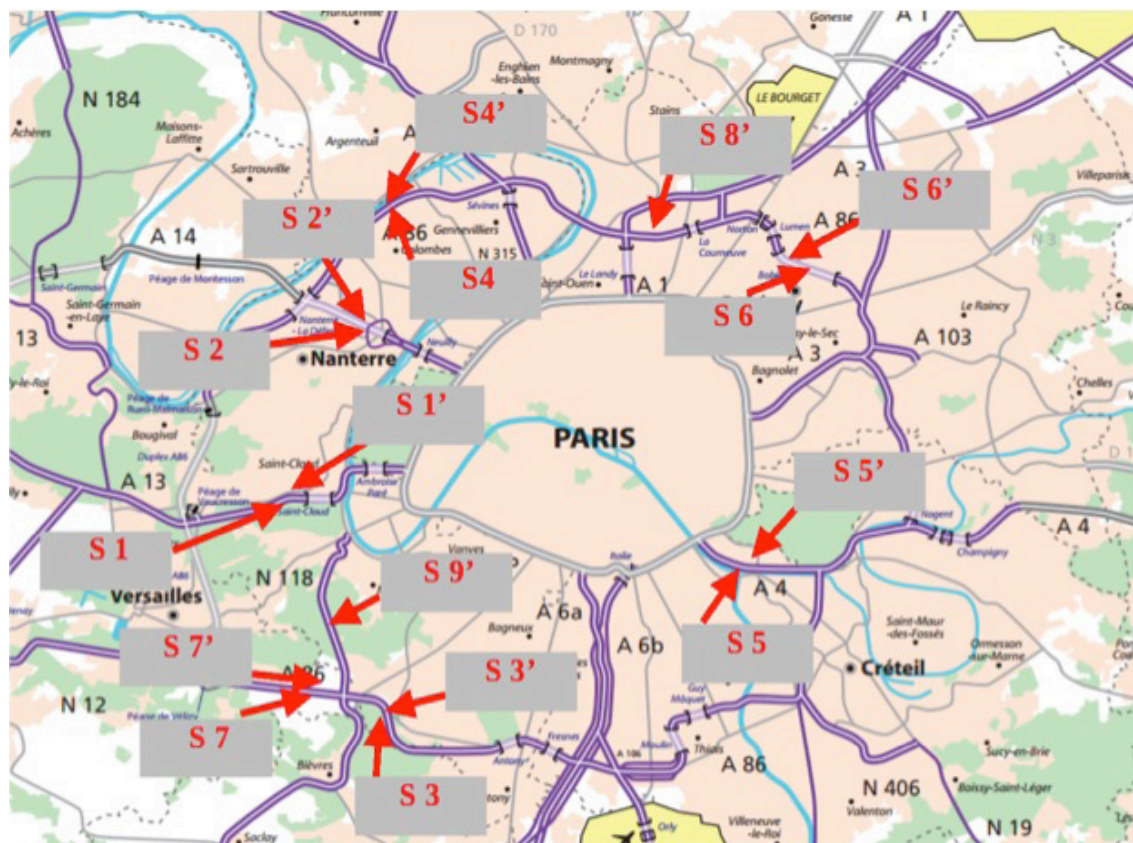


État des lieux de : → L'IMPACT EN BANLIEUE

- la ville de Paris,
- la DRIEA,
- la DIRIF,
- la RATP.

La DIRIF mesure l'évolution du trafic routier à partir des dispositifs permanents déployés sur l'ensemble des réseaux dont elle a la responsabilité en banlieue. Ces relevés permettent des comparaisons par rapport aux années 2014 et 2015, en heures de pointe du matin (HPM) (6h-10h) et en heures de pointe du soir (HPS) (16h-20h). Pour le prochain comité technique, les évolutions seront communiquées par tranches horaires d'une heure.

En réponse à une demande formulée lors du comité du 3 octobre, des points de comptage complémentaires ont été intégrés, notamment l'A86, et la prise en compte des 2 sens de circulation.



Evolution du Trafic Francilien entre nov 2015 et nov 2016 _ heure de pointe du Matin (6h-10h)								
Capteur	Sens vers Paris	Evolution par rapport à octobre 2016	Sens vers Banlieue	Evolution par rapport à octobre 2016	A86 Extérieure	Evolution par rapport à octobre 2016	A86 Intérieure	Evolution par rapport à octobre 2016
S1	0,9%	-0,1%	5,1%	5,0%				
S2	2,6%	6,6%	0,7%	0,6%				
S3					4,4%	1,6%	3,3%	-1,5%
S4					-6,2%	-3,3%	-8,6%	-4,1%
S5	-0,7%	-1,6%	-5,3%	-6,1%				
S6					-11,5%	-10,7%	2,8%	3,0%
S7					-5,2%	-0,2%	0,6%	1,5%
S8					-0,7%	-3,5	Pas d'élément	Pas d'élément
S9	-8,9%	-5,8	3,1%	Pas d'élément				

Evolution du Trafic Francilien entre nov 2015 et nov 2016 _ heure de pointe du Soir (16h-20h)								
Capteur	Sens vers Paris	Evolution par rapport à octobre 2016	Sens vers Banlieue	Evolution par rapport à octobre 2016	A86 Extérieure	Evolution par rapport à octobre 2016	A86 Intérieure	Evolution par rapport à octobre 2016
S1	0,8%	0,4%	2,4%	0,6%				
S2	0,0%	7,1%	-0,7%	-0,8%				
S3					1,6%	-2,6%	6,7%	2,1%
S4					-4,4%	2,0%	-8,3%	-7,1%
S5	8,6%	2,2%	4,8%	2,5%				
S6					-3,3%	-3,1%	-1,8%	0,8%
S7					-5,6%	-4,4%	1,9%	1,3%
S8					-3,3%	-0,7%	Pas d'élément	Pas d'élément
S9	-3,4%	-6,9	-2,0%	Pas d'élément				

Bilan DRIEA/DIRIF : (pour septembre, octobre et novembre 2016)

Les évolutions observées des trafics en octobre et novembre ne sont pas significatives ou, quand elles le sont, les évolutions ne corroborent pas les hypothèses formulées de report de trafic sauf en trois points de mesure :

- pour l'A4 le matin dans le sens Ouest-Est ;
- pour l'A86 sud dans le sens Ouest-Est ;
- pour la RN 118 vers Paris le matin et le soir.

Ces observations significatives corroborent les hypothèses de report issues des études initiales au projet de fermeture de la circulation de la voie sur berge.

Pour apprécier la réalité de ces reports et affirmer un phénomène de report de trafic sur l'A86 Sud, la consolidation dans le temps est indispensable le matin.

Par ailleurs, plusieurs gros chantiers en cours sur le boulevard périphérique (porte de Clichy, porte d'Ivry), ceux liés aux aménagements des rames du Grand Paris Express... génèrent également des contraintes de circulation dont il est difficile d'apprécier l'impact individuel de chacun des chantiers sur la circulation.

→ L'IMPACT À PARIS

Données de la Ville (Capteurs SURF)		Septembre		Octobre		Novembre		Chiffres SYSTRA communiqués par la ville (Après 6 mois à un an de réalisation du projet)
		2015	2016	2015	2016	2015	2016	
Quais hauts rive droit	HPM 8h-9h	1436 véh/h	2282 véh/h	1391 véh/h	2305 véh/h	1384 véh/h	2272 véh/ h	2220 véh/h
	HPS 18h-19h	1774 véh/h	2199 véh/h	1776 véh/h	2055 véh/h	1696 véh/h	1994 véh/ h	2664 véh/h
Bd St- Germain	HPM 8h-9h	1367 véh/h	1799 véh/h	1330 véh/h	1693 véh/h	1391 véh/h	1789 véh/ h	1747 véh/h
	HPS 18h-19h	1878 véh/h	2060 véh/h	1870 véh/h	1939 véh/h	1818 véh/h	1931 véh/ h	1990 véh/h

L'analyse des données fournies par la Ville de Paris à partir de son dispositif permanent de relevés de circulation confirme le report important du trafic sur les quais hauts et le boulevard Saint-Germain, plus fortement marqué en heure de pointe du matin (HPM).

Le volume supplémentaire de véhicules par heure sur ces deux axes reste proche des prévisions issues des études d'impact mais génère de toute évidence des contraintes fortes de circulation sur certaines portions (haut du boulevard Saint-Germain, Concorde-Châtelet).

La préfecture de Police mobilise chaque jour des moyens pour fluidifier la circulation et réduire les retenues de circulation. Une attention particulière est également portée par le préfet de Police pour ce qui concerne les difficultés de franchissement de ces deux axes. Des opérations sont menées par les services de la circulation afin de préserver la fluidité des carrefours en faisant appliquer le code de la route qui interdit à un véhicule de s'engager dans un carrefour si celui-ci n'est pas libéré.

Des résultats qui s'intègrent aux études initiales (SYSTRA) mais des difficultés et un ressenti négatif le soir et le matin sur deux tronçons sensibles :

Quais hauts rive droite

matin + 1 000 VL en octobre
+ 900 VL en novembre
soir + 300 VL en octobre et novembre

Boulevard Saint-Germain

matin + 650 VL en octobre
+ 400 VL en novembre
soir + 300 VL en octobre et novembre

Points de vigilance :

- Un nombre de véhicules supérieur de 2% aux prévisions le matin ;
- Des points de congestion (Concorde, Châtelet et partie haute boulevard Saint-Germain) ;
- Une vigilance sur les axes sécants avec des difficultés récurrentes de franchissements du boulevard Saint-Germain et des quais hauts ;
- Des voies bus qui doivent demeurer libres pour la libre circulation des transports en commun et les services d'urgence.

À ce stade, l'ensemble du volume constaté avant la fermeture à la circulation de la voie sur berge ne se retrouve pas en cumulé sur les quais hauts et le boulevard Saint-Germain. Il est cependant trop tôt à ce stade pour confirmer le phénomène d'évaporation d'une partie du trafic tel que prévu dans l'étude d'impact.

Temps de parcours mesurés		Relevés de la ville (capteurs SURF)						Temps de parcours modèle selon la ville	Comité Régional (septembre 2016)
		sept 2015	sept 2016	Oct 2015	Oct 2016	Nov 2015	Nov 2016		
Quais hauts rive droite	HPM	12,1 min	13,4 min	11,7 min	14,3 min	11,9 min	14,9 min	17 min	13 min 10s
	HPS	12,8 min	19,2 min	13,7 min	22,7 min	11,9 min	22,9 min	23 min	20 min
Bd Saint-Germain	HPM	10,1 min	14,1 min	10,7 min	13,7 min	11,3 min	14,8 min	15 min	12 min 50s
	HPS	9,3 min	16,5 min	12,3 min	18,7 min	10,3 min	19,3 min	17 min	18 min

Il est constaté un allongement des temps de parcours sur les deux principaux axes de report, plus particulièrement marqué en fin de journée. Les volumes de report de circulation se maintiennent à un niveau élevé mais stable et cependant les délais, tant pour les quais hauts de la rive droite (14,9 mn en HPM et 14,8 en HPS) que le boulevard Saint-Germain (22,9 en HPM et 13,3 mn en HPS), ont augmenté sur les tronçons centraux entre septembre et novembre 2016, dépassant même pour le boulevard Saint-Germain, en soirée, les prévisions de l'étude d'impact de 2,3 mn.

Sur la base des itinéraires d'Ouest en Est parisien, la situation est identique pour ce qui concerne la dégradation constatée entre septembre et novembre mais les écarts vis-à-vis de l'étude d'impact sont cependant moindres.

Voie Georges Pompidou + Quais hauts :

20,8 mn le matin en novembre contre 19 mn en septembre (HPS)
26,7 mn le soir contre 23,6 en septembre 2016 (HPS)

Simulation études initiales :

20 mn en HPM et 30 mn en HPS

Voie Georges Pompidou + boulevard Saint-Germain :

20,7 mn le matin en novembre contre 18,9 mn en septembre (HPM)
23,6 mn le soir en novembre contre 21 mn en septembre (HPS)

Simulation études initiales :

18 mn en HPM et 24 mn en HPS

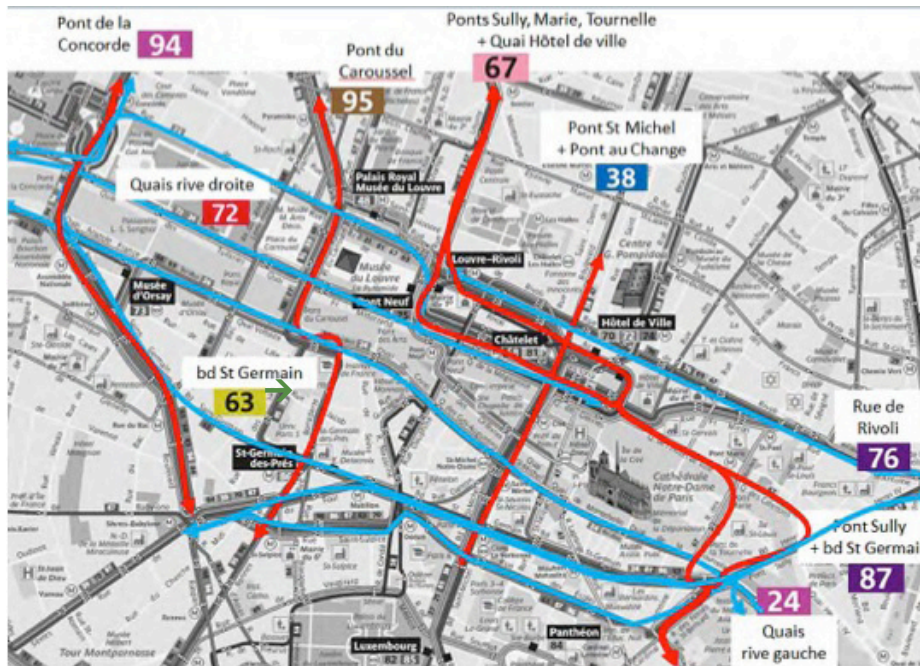
Les mesures mises en œuvre par la préfecture de Police pour améliorer la fluidité du trafic par la présence chaque jour de policiers (DOPC) devraient contribuer à réduire ces temps de déplacement.

> pour les transports en commun

Étude de la RATP :

- 9 lignes de bus observées (24, 38, 63, 72, 76, 87, 94 95)
- Périodes : HPM (8h-10h), heures creuses (12h30 - 14h30), HPS (16h30 - 18h30)
- Comparaison par rapport au mois de référence de mars 2016 et non pas entre les mêmes mois d'une année sur l'autre.

Plan des lignes observées par la RATP (parallèles et sécantes à la Seine)



BILAN

- Une augmentation sensible de temps de parcours sur les lignes parallèles aux quais.
 - Ligne 72** : + 7 mn à l'heure de pointe du soir entre Alma-Marceau et Hôtel de Ville
 - Ligne 63** : + 4 mn entre Invalides et Institut du Monde Arabe du fait de la congestion du boulevard Saint-Germain
 - Ligne 87** : + 6 mn entre Sèvres-Babylone et Bastille
- L'impact est moindre sur les lignes traversant la zone des berges de Seine mais reste cependant notable :
 - Ligne 67** : + 2 à + 3 mn de temps supplémentaire
- Une augmentation sur d'autres lignes perpendiculaires aux quais qui peut refléter une difficulté à franchir les carrefours pour les flux perpendiculaires aux quais hauts :
 - Ligne 38** : + 2 à +5 mn à l'heure de pointe du soir sur une distance très courte (Saint-Michel > Châtelet)
 - Ligne 96** : + 5 mn à l'heure de pointe du soir en direction de Porte de Vanves (tronçon Pyramides > Rennes Saint-Placide)

Globalement, les indicateurs d'exploitation de la RATP montrent une dégradation de la situation des lignes :

- Les temps de parcours augmentent de 5,45 mn sur l'axe Ouest-Est et de 1 mn dans le sens inverse selon l'échantillon de tronçons observés.
- Les temps de parcours des lignes sécantes augmentent en moyenne de 2 mn sur l'échantillon des lignes observées probablement en raison des difficultés de franchissement des carrefours.

POINTS DE VIGILANCE

- Les interruptions de lignes obligeant les usagers à changer de ligne de bus du fait d'opérations dites de régulation de la RATP, générant de fait pour les usagers l'allongement de leur délai global de transport sur l'ensemble de leur déplacement.
- Les voies de bus et les franchissements de carrefour qui nécessitent la mobilisation de policiers pour assurer la fluidité de ces secteurs.

VERBALISATION

	boulevard Saint-Germain			rive droite			effectifs
	couloir bus		stationnement gênant	couloir bus		stationnement gênant	
	stationnement	circulation		stationnement	circulation		
Total	0	389	13	2	642	2	156
dont UVV*	0	358	5	0	551	0	

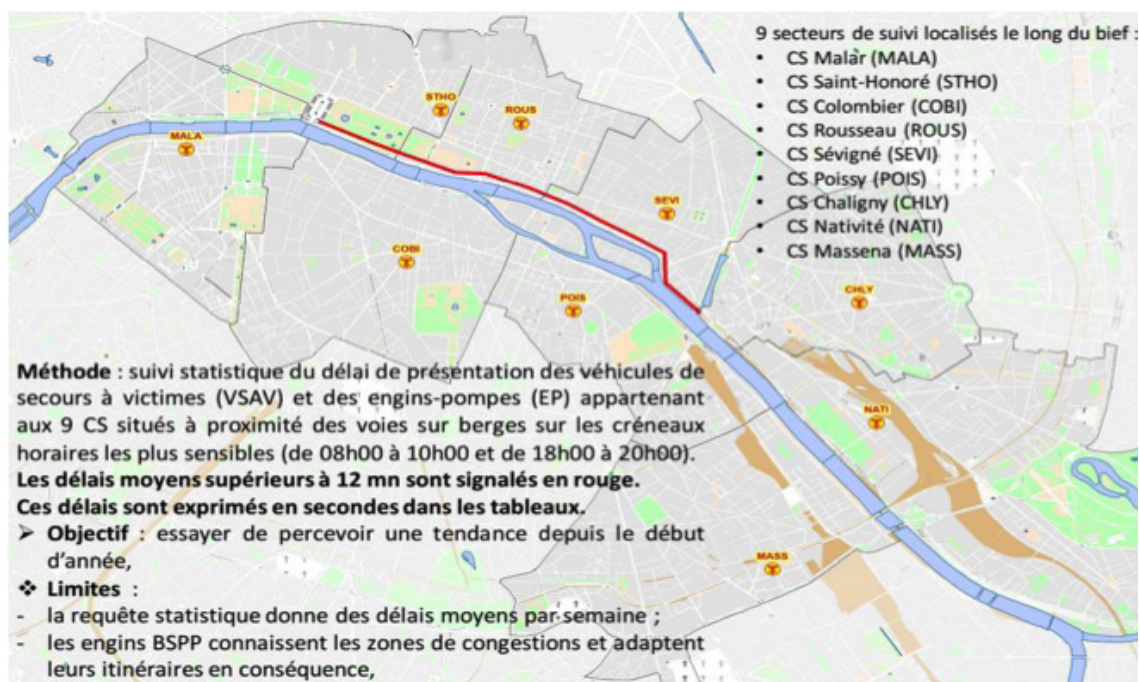
* UVV : unité de vidéo verbalisation - Source : du lundi 28 novembre au dimanche 4 décembre 2016 (infractions)

Afin de garantir la fluidité des couloirs dédiés aux autocars de la RATP et, en cas d'urgence, aux véhicules de Police et de secours, les services de la DOPC ont relevé 1 048 infractions pour circulation ou stationnement non autorisé dans les couloirs bus du boulevard Saint-Germain et des quais hauts de la rive droite.

A noter que le constat de 914 de ces infractions a été effectué à partir des équipements de vidéo verbalisation, c'est-à-dire à distance, le procès verbal étant adressé au domicile du propriétaire du véhicule.

Au regard du nombre d'infractions constatées, le préfet de Police a demandé le renforcement de la présence policière sur ces axes.

> pour les services de secours



BILAN

- ➔ Pour les 9 centres de secours implantés dans les arrondissements concernés par la voie Georges Pompidou, les quais hauts et le boulevard Saint-Germain, la BSPP dispose du relevé automatique du temps de déplacement tenant compte du délai entre le départ de la caserne jusqu'au domicile ou lieu du sinistre objet du déplacement.
- ➔ Par ailleurs, et depuis septembre 2016, la BSPP effectue chaque semaine les lundi, mercredi et vendredi, le matin et le soir, des tests de déplacement en empruntant les couloirs bus selon deux itinéraires :
 - Place de Varsovie à la Porte de Bercy en empruntant les quais hauts de la rive droite,
 - Place de Varsovie à la Porte de Bercy en empruntant le boulevard Saint-Germain.

Pour l'un et l'autre des moyens d'observation, la BSPP indique qu'aucune dégradation significative des temps d'intervention n'est observée.

L'un et l'autre des indicateurs présentent des fluctuations qu'il convient chaque fois d'analyser mais qui aboutissent à ne pas pouvoir imputer ces écarts à la seule décision de fermeture de la voie sur berge de la rive droite. Ces écarts peuvent provenir des flux traditionnellement importants la veille de week-end prolongés ou congés scolaires, de travaux sur d'autres axes ou un encombrement ponctuel de carrefours ou de la voie bus.

Les véhicules d'urgence du SMUR affichent également des temps de présentation globalement stables sur la journée avec une hausse en heure de pointe d'une minute. La durée globale de chaque intervention (30 à 40 minutes sur place) n'augmente pas.

POINTS DE VIGILANCE

Si la circulation sur une voie est effectivement confirmée (prescription intégrée dans l'arrêté de la Maire de Paris du 21 octobre 2016), la BSPP souhaite une réflexion rapide associant la Ville de Paris, Ports de Paris et la préfecture de Police afin de doter les rampes d'accès aux voies sur berge de la rive droite et gauche de dispositifs manœuvrables à distance pour permettre le libre accès aux voies.

L'impact en termes de pollution et de bruit



> LE BRUIT

Étude Bruitparif

Capteurs de bruit sur 83 sites (47 sur Paris et 36 en périphérie) :

- 14 stations de mesures du réseau permanent : données sur la période de septembre 2015 à juin 2016 et de septembre 2016 à juin 2017 ;
- 18 stations de mesures complémentaires pour 1 an : à compter du 1er décembre 2016 jusqu'à fin 2017 ;
- 51 sites complémentaires : dont 6 sites sur les quais hauts rive droite, campagnes d'évaluation en novembre/décembre 2016 puis en mai/juin 2017.

Le 1^{er} bilan d'étape (communiqué le 7 décembre 2016) porte sur les mesures effectuées sur les 6 sites présents sur les quais hauts en façade d'immeubles, effectuées lors de la campagne hivernale (sur deux périodes de 24 h, début novembre) et comparées aux mesures réalisées en 2015 aux mêmes emplacements.

BRUITPARIF	NUIT (22h – 6h)	PERIODE DIURNE (6h – 22h)
Quai des Célestins	+1,9 dB(A) (+0,7)	+0,5 dB(A)
Quai de Gesvres	+2,8 dB(A) (+2,6)	+0,4 dB(A) (+1,1)
Quai de la Mégisserie	+3,1 dB(A) (+3,2)	+0,3 dB(A)
Quai Henri IV (N° 42)	+3,4 dB(A) (+3,4)	+1,5 dB(A) (+2,5)

En bleu = résultats avec prise en compte des bruits intempestifs (klaxons, sirènes etc..)

BILAN

Tendance globale à l'augmentation du niveau sonore

NUIT (22h - 6h) : Augmentation importante des niveaux sonores (significative au sens de la réglementation car $> 2\text{dB(A)}$) : les niveaux observés sont compris entre 67 et 70 dB(A) et sont supérieurs à la valeur réglementaire nocturne (65 dB(A)) qui définit les zones de bruit critique et les points noirs de bruit. Hormis pour le quai Henri IV, les niveaux observés en novembre 2015 avant la fermeture de la VSB étaient déjà supérieurs à la valeur de 65 dB(A).

PÉRIODE DIURNE (6h - 22h) : Les niveaux observés sont compris entre 71 et 74 dB(A) en tenant compte des bruits intempestifs et entre 70 et 73 dB(A) sans en tenir compte.

Ils sont supérieurs à la valeur réglementaire (70 dB(A)) qui définit les zones de bruit critique et les points noirs de bruit.

Hormis pour le quai Henri IV, les niveaux observés en novembre 2015 avant la fermeture de la VSB étaient déjà supérieurs à la valeur de 70 dB(A).

+ 3 dB(A) = doublement de l'énergie sonore

> L'AIR

Étude Airparif

Mesures sur les stations trafic implantées dans l'agglomération parisienne : examen des variations mensuelles moyennes sur l'ensemble des stations et examen des variations mensuelles station /station.

Niveaux mensuels de dioxyde d'azote :

Quai des Célestins	Septembre	Octobre	Novembre
2016	72	61	59
2015	57	66	50
2014	78	66	59

Rue Bonaparte	Septembre	Octobre	Novembre
2016	59	53	52
2015	50	58	51
2014	64	60	53

Les niveaux mensuels ne montrent aucune tendance claire imputable à la seule fermeture des voies sur berge.

Mesures complémentaires

Nécessité de mettre en place des moyens de surveillance spécifiques sur une période de plusieurs mois et un périmètre suffisamment large pour évaluer l'impact d'une modification notable du trafic routier. Deux campagnes de mesures Airparif spécifiques d'un mois sont prévues sur 80 points au total (Paris et proche banlieue) avec 1 point tous les 300 m le long des VSB :

- automne 2016 (15/11 au 14/12/16) ; résultats mars 2017
- printemps (mai/juin) 2017 ; résultats étude complète pour fin septembre 2017.

Résultats préliminaires et partiels

moyennes des concentrations pendant la période du 19/11 au 30/11/2016

- Concentrations en dioxyde d'azote sur les quais de Seine comprises entre 52 et 80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
(pour info: valeur moyenne mensuelle sur les stations trafic Paris et Petite Couronne = 66 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Concentration maximale : quai de Gesvres/carrefour de l'Hôtel de Ville.
- Concentration en particules PM10 sur les quais de Seine de l'ordre de 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
(seuil pic de pollution : information 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière - alerte : 80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière)
Concentration légèrement plus élevée boulevard Saint-Germain : 34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Informations complémentaires



> Les prochains rendez-vous

Le comité technique de suivi sera réuni au cours du mois de février afin de pouvoir disposer des données consolidées du mois de décembre.

> 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