



Paris, le 24 juin 2017

**RAPPORT**  
**DU COMITE TECHNIQUE DE SUIVI DES INCIDENCES**  
**DE LA FERMETURE DES VOIES SUR BERGES RIVE DROITE**

La création de la nouvelle aire piétonne des voies sur berges rive droite, s'inscrit dans une nouvelle logique de répartition des usages de l'espace public à Paris et de lutte contre la pollution par la réduction des véhicules motorisés en centre-ville.

Cette décision de la ville, qui supprime la circulation des véhicules motorisés sur cet axe emprunté chaque jour par 43 000 automobilistes, a impliqué une mise en œuvre particulièrement adaptée. Au regard de ses compétences, en tant que Préfet de Police et Préfet de zone de défense de Paris, le Préfet de Police a donné son avis conforme à ce projet sous réserve d'un certain nombre de prescriptions. Un comité technique de suivi a notamment été créé, afin d'évaluer, sur une période d'observation de 6 mois minimum, les impacts de ce projet sur la circulation, la pollution atmosphérique et les nuisances sonores.

Au terme de la période d'observation, le présent rapport expose les travaux et conclusions issus du comité technique de suivi mis en place le 3 octobre 2016.

## **I. RAPPEL – HISTORIQUE ET METHODOLOGIE**

### **1) Historique**

Par arrêté municipal en date du 18 octobre 2016, la maire de Paris a créé la nouvelle aire piétonne dénommée « berges de seine-centre rive droite », qui concerne les berges dans leur portion comprise entre le Tunnel des Tuileries, à Paris 1<sup>er</sup> arrondissement, et le Tunnel Henri IV, à Paris 4<sup>ème</sup> arrondissement (voie George Pompidou). L'aménagement précité fait l'objet d'une convention conclue entre la Ville de Paris et Ports de Paris, les berges relevant du domaine public fluvial.

Conformément à l'article L2512-14 du CGCT, l'arrêté de la Maire de Paris a fait l'objet d'un avis conforme du Préfet de Police, cet axe faisant partie de ceux permettant la continuité des itinéraires principaux où les règles de circulation et de stationnement sont déterminées par la maire de Paris après avis conforme du préfet de police. Cet avis conforme était assorti des prescriptions suivantes :

- Création d'un comité technique de suivi pour une période d'observation de 6 mois au moins, composé de représentants des différents acteurs institutionnels (conseil régional, métropole, conseils départementaux, chambre de commerce et d'industrie, usagers...). Il a pour mission de recueillir la globalité des informations disponibles quant aux impacts de la fermeture, de les analyser et de proposer toutes mesures susceptibles d'en améliorer les incidences;
- maintien d'un accès permanent et immédiat des services d'urgence et de police à la voie sur berge avec le maintien d'une voie de circulation pour leurs véhicules ;
- maintien de la réversibilité de cette voie;
- adaptation de la programmation des chantiers (plan Vélo, Zones 30, Aménagements des places,...) sur les axes impactés par la voie à la circulation de la voie sur berge.

Dans son arrêté, la maire de Paris a pris l'engagement de tenir compte des propositions du préfet de police issues du comité technique de suivi.

## **2) Méthodologie**

Le comité technique de suivi a été mis en place le 3 octobre 2016. Sa mission a été de recueillir les données relatives à l'impact sur le trafic routier, les niveaux de pollution et les nuisances sonores. Sur la base de l'analyse de ces données, le comité est chargé d'établir des recommandations.

Le comité est composé des services de l'Etat, des services opérationnels de la Préfecture de Police, des collectivités territoriales, des établissements publics et associations chargées d'une mission de service public et de deux associations représentant les usagers. Il s'est réuni tous les 2 mois depuis sa création. En parallèle de ces réunions bimestrielles, le Préfet de Police a souhaité un suivi mensuel des principaux indicateurs.

Chaque entité étatique ou locale concernée a mis en place une méthodologie propre pour recueillir les données. Sur instructions du préfet de police, un travail d'harmonisation de recueil des données a été réalisé pour assurer une meilleure lisibilité des résultats. Au cours des débats, des données complémentaires ont été souhaitées et fournies.

L'ensemble des données fournies a été systématiquement mis en ligne sur le site internet de la préfecture de police ; ce qui les rend accessibles au grand public.

## **II- ANALYSES DES EVOLUTIONS CONSTATEES**

### **1) Les données relatives au trafic routier régional**

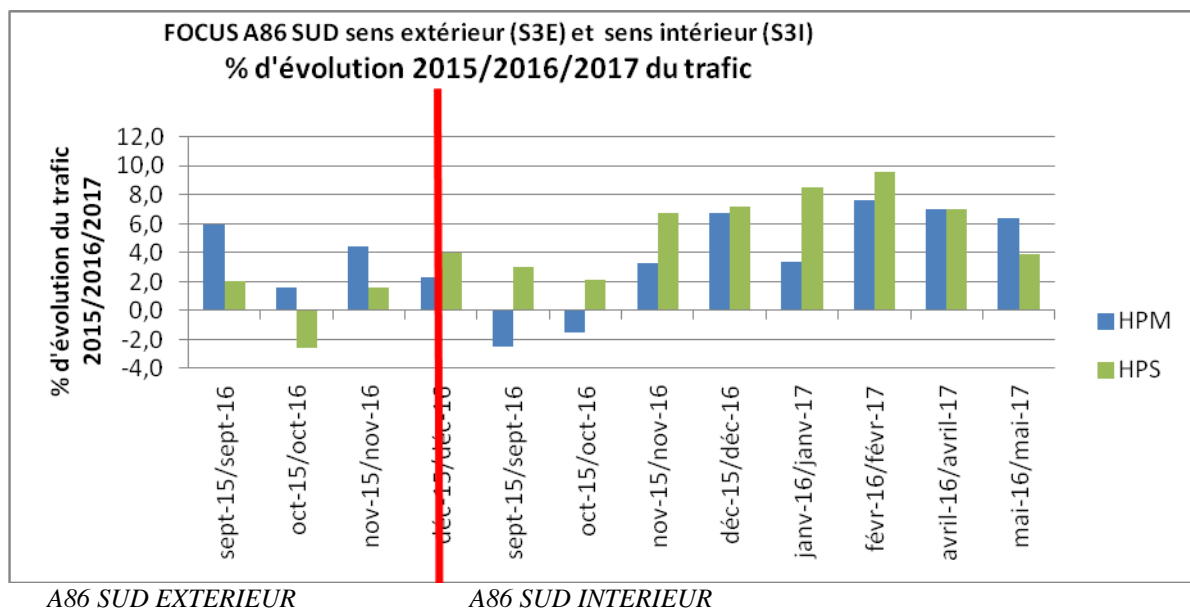
Ces données ont été recueillies et analysées par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France (DRIEA). Son objectif était d'évaluer l'impact de la fermeture à la circulation de la voie sur berges – rive droite sur le réseau routier national.

Pour son analyse, la DRIEA a fait l'hypothèse que les usagers seraient susceptibles de modifier leur itinéraire en passant par l'autoroute A86. Dans ce cas, le trafic serait susceptible :

- d'augmenter sur A86 au Nord et/ou au Sud ;
- de baisser sur les radiales de l'Ouest francilien à l'arrivée sur le boulevard périphérique parisien (A13 et A14), sur la radiale de l'Est à proximité du boulevard périphérique parisien (A4) et sur la RN118.

De septembre 2016 à mai 2017, globalement, le trafic a eu tendance à baisser sur l'A86 Nord. L'hypothèse de report de trafic sur cet axe n'est donc pas corroborée.

L'augmentation de trafic sur l'A86 Sud, dans les deux sens, le matin comme le soir, n'est pas accompagnée de la même tendance sur l'A86 Sud-Est qui, au contraire, est à la diminution dans les deux sens le matin et à la diminution vers Paris uniquement le soir. De plus, l'ampleur de l'augmentation est modeste (entre +189 et +111 véh/h).



Sur les radiales A13 et A14, les évolutions de trafic ne sont pas significatives. Sur l'A4, on observe une baisse significative le matin vers la province tandis que les évolutions du trafic sur l'A4 vers Paris ne sont pas significatives.

Sur la RN118 Nord, le trafic baisse le soir dans les deux sens, de manière significative vers Paris. Le matin, il augmente vers Paris alors qu'il diminue de manière significative vers la province.

**Aucune tendance franche ne se dégage à l'issue des 8 mois d'observation, mise à part l'augmentation avérée du trafic sur l'A86 Sud. Cet éventuel report sur l'A86 reste limité et absorbable par la capacité de l'infrastructure, aucune formation de congestion n'ayant été constatée à cet endroit.**

## 2) Les données relatives au trafic routier parisien

Les données relatives au trafic parisien sont recueillies et analysées par la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Mairie de Paris.

Dans le cadre de l'étude d'impact, la Ville de Paris a sollicité une étude réalisée par la société SYSTRA, visant à évaluer les conséquences, sur le trafic dans Paris, de la fermeture à la circulation de la voie sur berges rive droite. Cette étude intégrait d'autres projets d'envergure de la Ville prévus en 2016 et 2017 pour analyser leur effet cumulatif. Elle décrivait dans ses résultats une situation dégradée en termes de difficultés de circulation sur les deux axes principaux de report (quais hauts et le bd Saint Germain) mais acceptable et stabilisée à 6 mois en raison des changements de comportement des automobilistes.

Dans le cadre des travaux du comité, l'objectif a été de vérifier la conformité des résultats de l'étude SYSTRA avec la réalité.

Depuis janvier 2017, la ville analyse l'évolution des volumes de trafic et des temps de parcours. La combinaison de ces deux données permet d'évaluer le niveau de congestion. Les évolutions sont appréciées dans le temps, entre septembre 2016 et mai 2017, mais aussi par rapport à l'année précédente.

### Evolution du volume de trafic

Avant la fermeture de la VGP, le trafic à l'heure de pointe était en moyenne de 1.300 véhicules/heure le matin (HPM) et 1600 véhicules/heure le soir (HPS) sur les quais hauts et de 1.300 véhicules/heure le matin et 1.900 sur le boulevard St Germain.

L'étude SYSTRA estimait à 2.220 le nombre de véhicules/heure en HPM sur les quais hauts et à 1.747 sur le boulevard Saint-Germain ; en HPS, son estimation est de 2.664 pour les quais hauts et de 1.990 pour le boulevard Saint-Germain.

Depuis le début de la période d'observation en septembre 2016 jusqu'au mois de mai, les données recueillies par la ville concernant le trafic cumulé de septembre 2015 à mai 2017 démontrent en **HPM** 8h-9h un report du trafic principalement :

- sur les quais hauts rive droite (quais des Tuileries – jusqu'au quai de l'Hôtel de Ville) : 2.233 véhicules/heure, soit +933 véhicules/heure (+72 %) par rapport à la situation avant fermeture et correspondant à +13 véhicules/heure par rapport aux prévisions de l'étude SYSTRA;

- sur le boulevard Saint-Germain : 1.733 véhicules/heure, soit + 433 véhicules/heure (+ 33 %) par rapport à la situation avant fermeture et correspondant à -14 véhicules/heure par rapport aux prévisions de l'étude SYSTRA.

Ce report de trafic est plus mesuré en **HPS** 18h-19h:

- sur les quais hauts rive droite : 2.091 véhicules/heure, soit +791 véhicules /heure par rapport à la situation avant fermeture et correspondant à -573 véhicules/heure par rapport aux prévisions de l'Etude SYSTRA ;

- sur le boulevard Saint-Germain : 2.024 véhicules/heure, soit +124 véhicules/heure par rapport à la situation avant fermeture et correspondant à +34 véhicules/heure par rapport aux prévisions de l'étude SYSTRA.

Les volumes de trafic ont augmenté par rapport à la situation existante avant la fermeture de la VGP et demeurent contenues dans les prévisions hautes de l'étude SYSTRA.

### Evolution des temps de parcours

Depuis son rapport du mois de mars, la ville de Paris présente sous forme de courbes, l'évolution hebdomadaire des temps de parcours.

Les chiffres font apparaître que les temps de parcours cumulés en moyenne (septembre 2016 à mai 2017) sur les trajets centraux sont conformes aux prévisions de l'étude SYSTRA voire inférieurs.

Avant la fermeture, en **HPM**, les temps de parcours étaient en moyenne de 13,1 mn sur les quais hauts et 10,7 mn sur le Bd Saint Germain.

Les prévisions de l'étude SYSTRA établissaient des temps de parcours moyens en HPM à 17 mn pour les quais hauts et 15 mn pour le Bd Saint Germain.

Les chiffres observés entre septembre 2016 et mai 2017, en HPM établissent des temps de parcours en moyenne cumulée à 14,8 mn sur les quais hauts et 12,8 mn sur le Bd Saint Germain.

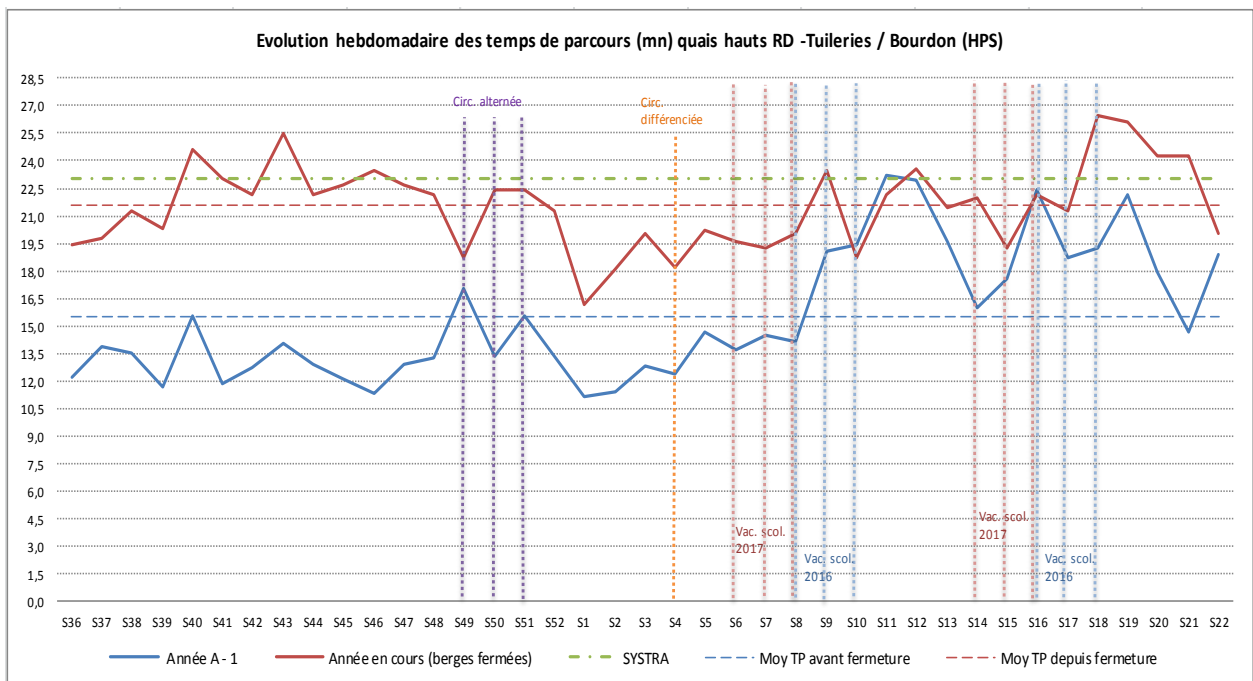
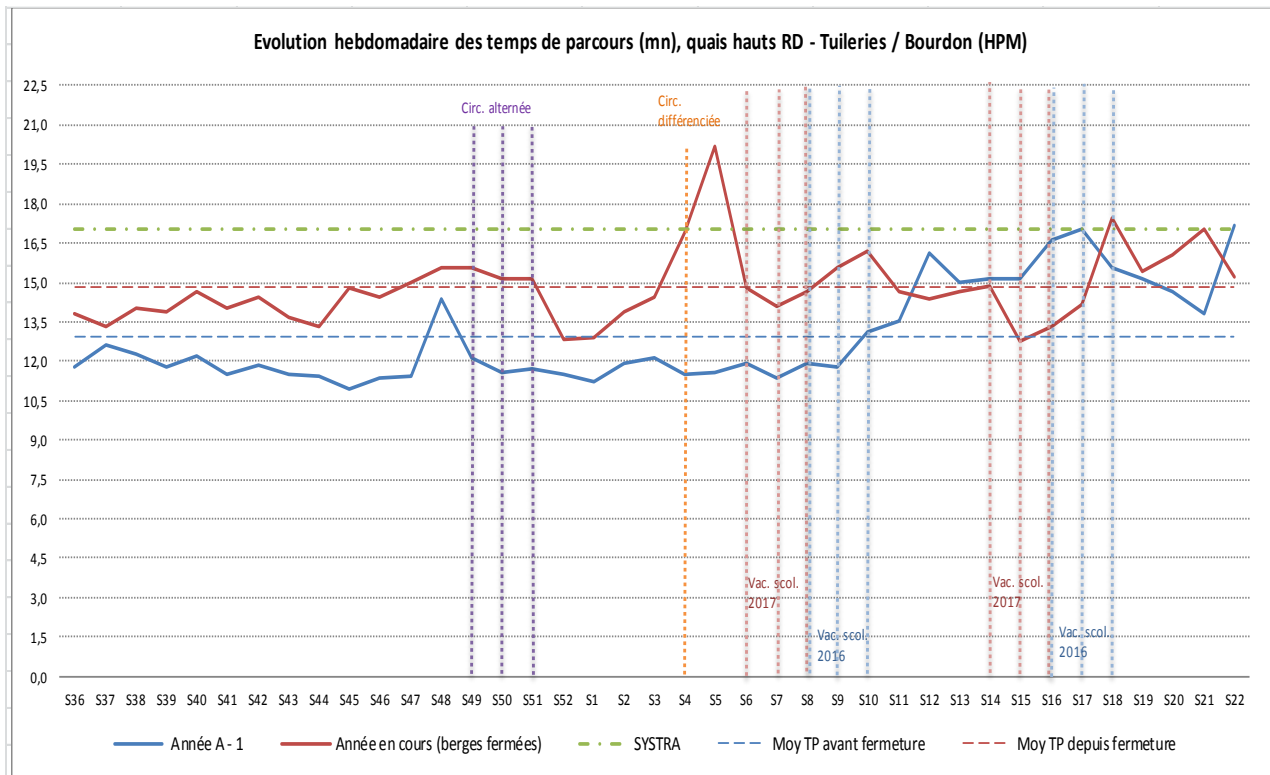
Ces chiffres sont inférieurs à ceux de l'étude SYSTRA. En effet, en HPM, sur les quais hauts rive droite et le boulevard Saint-Germain, les temps de parcours cumulés en moyenne sont inférieurs de 2,2 mn à ceux de l'étude Systra.

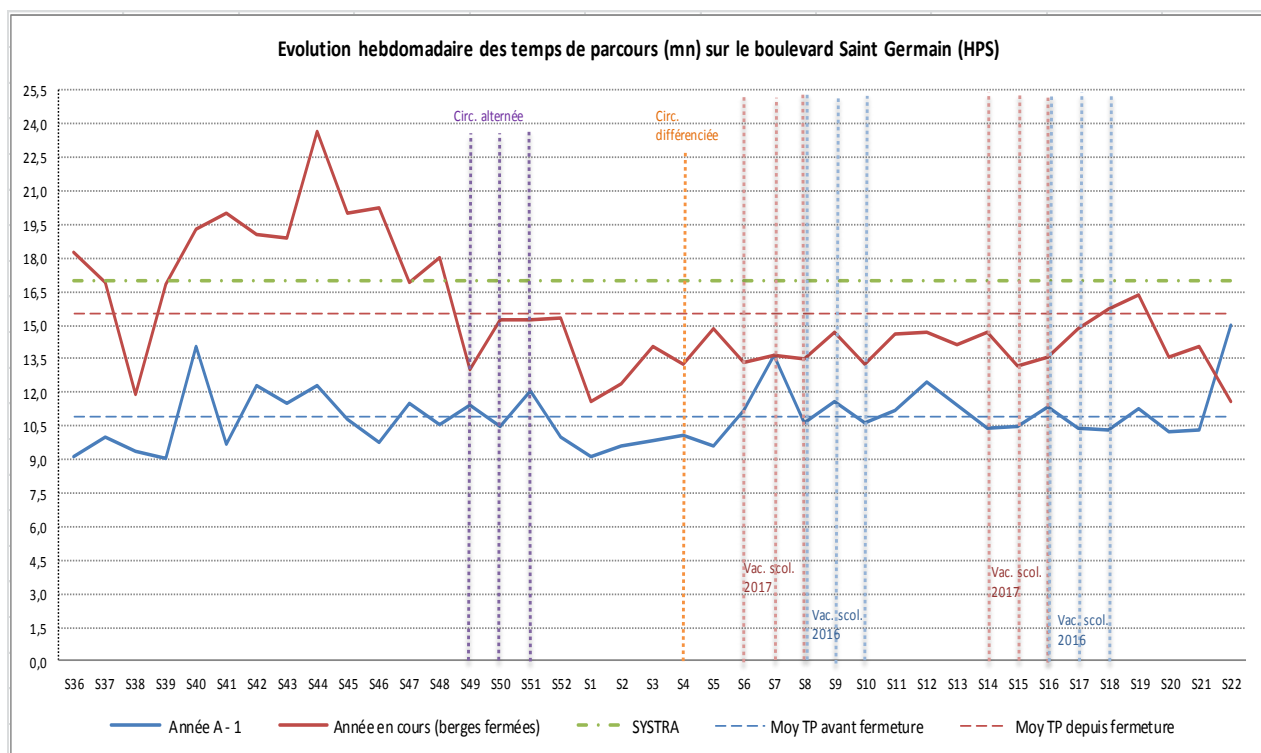
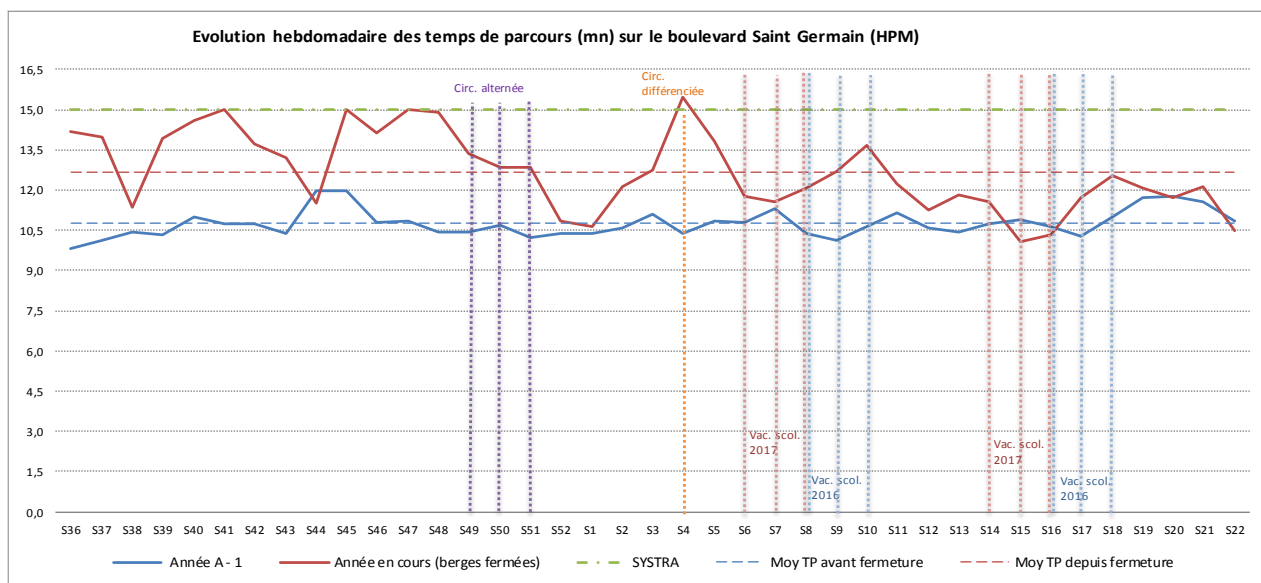
Avant la fermeture, en **HPS**, les temps de parcours étaient en moyenne de 15,9 mn sur les quais hauts et 10,9 mn sur le Bd Saint Germain.

Les prévisions de l'étude SYSTRA établissaient des temps de parcours moyens en HPM à 23 mn pour les quais hauts et 17 mn pour le Bd Saint Germain.

Les chiffres observés entre septembre 2016 et mai 2017, en HPS établissent des temps de parcours en moyenne cumulée à 21,1mn sur les quais hauts et 15,4 mn sur le Bd Saint-Germain.

Ces chiffres sont inférieurs à ceux de l'étude SYSTRA. En effet, En HPS, ces temps de parcours cumulés en moyenne sont inférieurs de 1,9mn sur les quais hauts et de 1,6mn sur le boulevard Saint-Germain





Sur l'axe de report complémentaire nord (Grands Boulevards, de Concorde à République), les temps de parcours augmentent en HPM et en HPS : en mai 2017, ils sont allongés de 1,7mn en HPM et de 2,9mn en HPS.

Sur celui de contournement Sud (Gallieni-Bercy), les temps de parcours sont sensiblement identiques sauf en mai 2017 (+4,7mn en HPS).

De plus sur les boulevards périphériques, les évolutions constatées ne permettent pas de conclure à un impact significatif de la piétonisation des VSB, la vitesse de l'ouvrage ayant diminué dans son ensemble et les travaux étant nombreux sur les portes et sur les maréchaux.

**Malgré quelques constats de dépassement, notamment au début d'application de la mesure, les résultats des observations des 8 derniers mois sont globalement conformes à l'étude SYSTRA.**

### **3) Les données relatives aux conditions de circulation des véhicules de police et des engins de secours**

Les services d'urgence et de secours disposent d'un accès permanent à la voie sur berges pour garantir leurs déplacements.

Dans le cadre des travaux du comité de suivi, l'objectif a été de veiller à ce que les véhicules d'urgence, de secours et de police puissent circuler dans des conditions acceptables aussi bien en surface qu'exceptionnellement sur le tronçon de la voie sur berges.

A cet effet, les services opérationnels de la Préfecture de Police (BSPP, DSPAP, DOPC) ont réalisé des tests de déplacements hebdomadaires qui ont consisté à assurer le suivi statistiques du délai de présentation des véhicules de secours et d'urgence.

Pour les 9 centres de secours de la BSPP à proximité des voies sur berges sur les créneaux horaires les plus sensibles (de 8h00 à 10h00 et de 18h00 à 20h00), aucune dégradation des temps d'intervention (présentation du 1er engin) n'est à déplorer dans le secteur de la voie sur berges fermée ou dans tout Paris. La bonne connaissance du secteur par la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris lui permet d'éviter les points de congestion connus. Le maillage des centres de secours (pas plus de 2km de distance entre eux) est également un atout.

Le constat est identique pour les véhicules d'intervention d'urgence (véhicules de police), qui ne relèvent pas de dégradation du temps d'intervention qui pourrait être imputable à la création de l'aire piétonne.

Par note du 24 mai 2017, le Préfet de police a donné pour instructions de poursuivre les tests de circulation sur la voie sur berge de la rive droite selon une fréquence mensuelle.

**Aucune dégradation des temps d'intervention liés à la fermeture de la voie sur berges n'est constatée pour les véhicules d'urgence et de secours.**



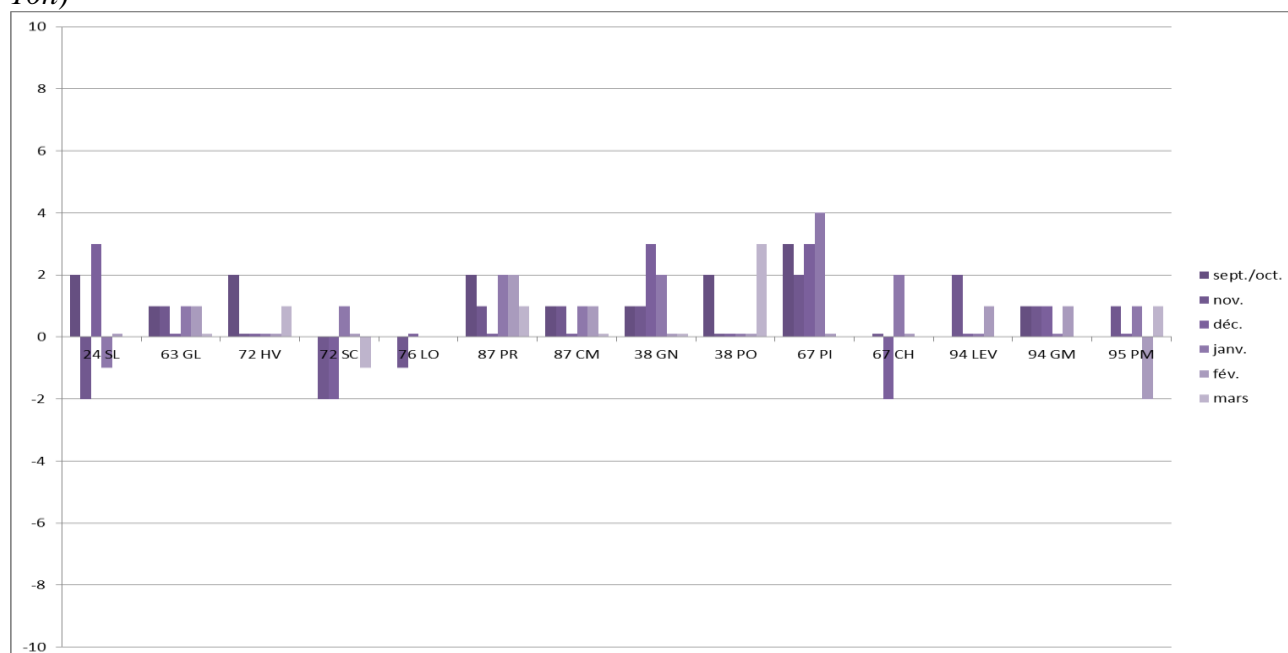
#### 4) Les données relatives aux transports publics

La RATP a examiné l'évolution des temps de parcours, la régularité et les pertes kilométriques des lignes de bus parallèles à la Seine et celles traversant le fleuve (lignes sécantes).

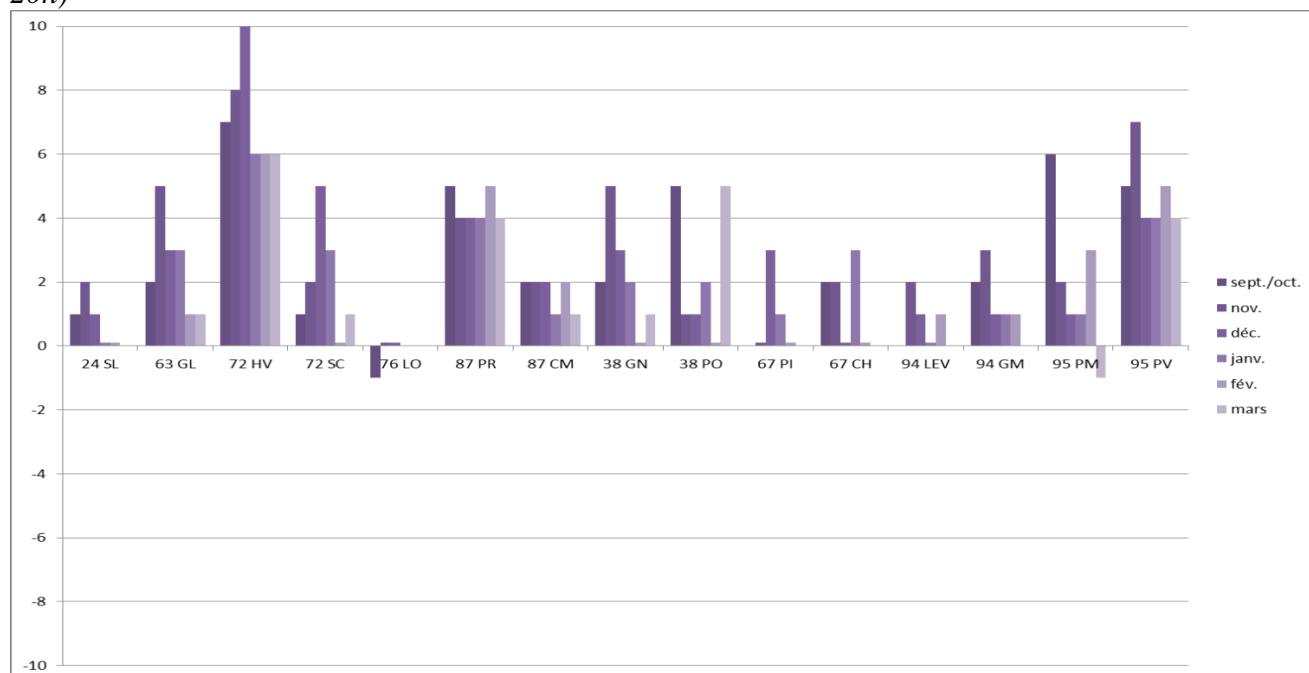
Sur la période d'observation (moyenne de septembre 2016 à avril 2017) comparée à la période de référence (moyenne de septembre 2015 à avril 2016), la RATP relève que l'augmentation des temps de parcours par tronçons est plus marquée le soir sur les lignes parallèles à la Seine (+6mn pour la ligne 72). Cette dégradation s'estompe au fil des mois et l'augmentation semble se stabiliser. Les lignes sécantes sont également perturbées mais de façon moindre, en raison des difficultés de franchissement des carrefours et des ponts, notamment le soir. Celles-ci subissent des augmentations de l'ordre de 1 à 2mn par direction.

Les indicateurs de régularité et de pertes kilométriques externes indiquent quant à eux une situation dégradée. Cette dégradation tend à se réduire grâce au travail de régulation des équipes de la RATP. Quant à la fréquentation, l'évolution observée est dans l'ordre de grandeur des évolutions du trafic du réseau de bus parisien.

*Variation en minute du temps de parcours RATP (heures de pointe du matin : 6h-10h)*



### Variation en minute du temps de parcours RATP (heures de pointe du soir : 16h-20h)



A l'échelle régionale, le STIF a relevé une fréquentation stable. Le temps de parcours s'allonge en moyenne de 1 mn le matin et de 2-3 mn le soir. Le sens Ouest/Est est plus pénalisé que le sens contraire.

**Les données établies par la RATP qui souligne l'impact d'aléas extérieurs notamment des travaux, font apparaître des évolutions négatives qu'elle ne qualifie cependant pas de significatives et qui ont tendance à s'atténuer avec le temps, les carrefours constituant sa préoccupation première.**

### 5) Les données relatives à la pollution atmosphérique

Ces données sont recueillies par AirParif, qui dispose de 60 stations permanentes de mesures. Dans le cadre d'une convention passée avec la Mairie de Paris, 80 points supplémentaires de mesure ont été installés dans Paris et la proche banlieue, dont 1 point tous les 300 mètres le long des voies sur berges.

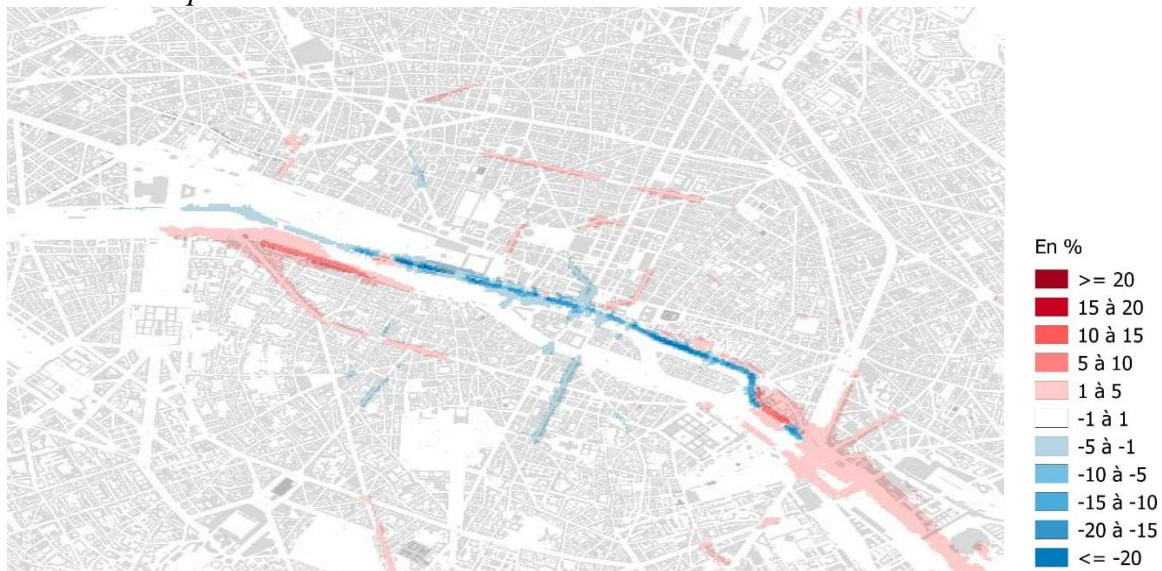
Airparif a effectué une campagne de mesures sur la période de mi-novembre à mi-décembre 2016. Pour apprécier les évolutions de la qualité de l'air, elle a comparé les résultats de cette campagne avec les données du trafic de 2015 et à conditions météorologiques constantes.

Les résultats de cette campagne hivernale ont été rendus publics début avril. Les niveaux de pollution relevés le long du parcours, de 57 à 88  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , restent comparables aux seuils de l'ensemble de l'agglomération, qui oscillent entre 60 et 93  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Les niveaux les plus hauts s'observent quais de Louvre et de la Mégisserie (80 à 90  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

Les résultats mettent en évidence une amélioration de la qualité de l'air le long des quais fermés à la circulation pouvant atteindre -25%. Une dégradation de +5 à +10 % est observée en fin de zone piétonnisée vers l'Est parisien, au niveau du quai Henri IV puis le long du quai de Bercy. Enfin, une dégradation de l'ordre de +1 à +5% est également constatée sur les quais hauts, au niveau des carrefours dans la zone où la congestion s'est accrue. Des impacts sont aussi perceptibles, mais moins marqués, sur les itinéraires de report comme le boulevard Saint-Germain (jusqu'à +5%).

Lien avéré avec la piétonisation des VSB	Lien possible	Lien peu probable
<b>+ 5 à +10%</b> Paris Rive Droite : Quai Henri IV	Paris Rive gauche : Quai Anatole France	
<b>+1 à +5%</b> Paris : - voies de report, - carrefours des Quais Hauts	Paris : - Quai de Bercy - BP Petite Couronne : - 1 <sup>ers</sup> km de l'A4 - A86 - A6a	- portions de l'A1 - A4 au-delà de Villiers-sur-Marne
<b>-1 à- 5%</b>	Paris centre : Quais de Seine	-A3 -Axes Paris 20 <sup>ème</sup>
<b>jusqu'à -25%</b> Voies sur berges et quais de Seine		

#### Zoom sur les quais



**Outre la baisse des niveaux de pollution au niveau de la voie sur berges, les résultats de cette première campagne mettent aussi en évidence un impact positif sur les niveaux de pollution atmosphérique observés sur les quais hauts qui cumulait auparavant, la pollution des deux axes. Cependant ce constat est inversé sur certains secteurs notamment au niveau du quai Henri IV. La 2<sup>ème</sup> campagne devrait permettre de confirmer ou d'infirmer cette analyse. Etant observé que ces analyses s'inscrivent dans une évolution globale impactée par plusieurs autres facteurs.**

## 6) Les données relatives aux nuisances sonores

Les données sont recueillies par BruitParif, qui dispose de 12 stations de relevés permanents (dont 9 intramuros et 3 en petite couronne). A cette occasion, 14 stations complémentaires ont été déployées, et positionnées sur les axes où les modifications de trafic induites par la fermeture de la voie sur berges sont a priori les plus importantes. En outre, 64 sites ont fait l'objet de mesures complémentaires sur une semaine.

Un premier rapport d'analyse a été produit en décembre 2016 concernant les mesures réalisées en novembre 2016 sur les quais hauts rive droite et leur comparaison aux mesures réalisées un an auparavant dans le cadre de l'étude d'impact : on relève une tendance globale à l'augmentation sur les quais, notamment la nuit (+1,9 à +3,4 dB(A)), et une augmentation significative (+2dB(A)) sur 3 sites : 42 quai Henri IV, quai de la Mégisserie et quai de Gesvres. Sur la période diurne (6h-22h), les niveaux augmentent mais les variations, comprises entre +0,3 et +2,5 dB(A), sont moindres et dépendent davantage d'évènements intempestifs de type klaxons ou sirènes.

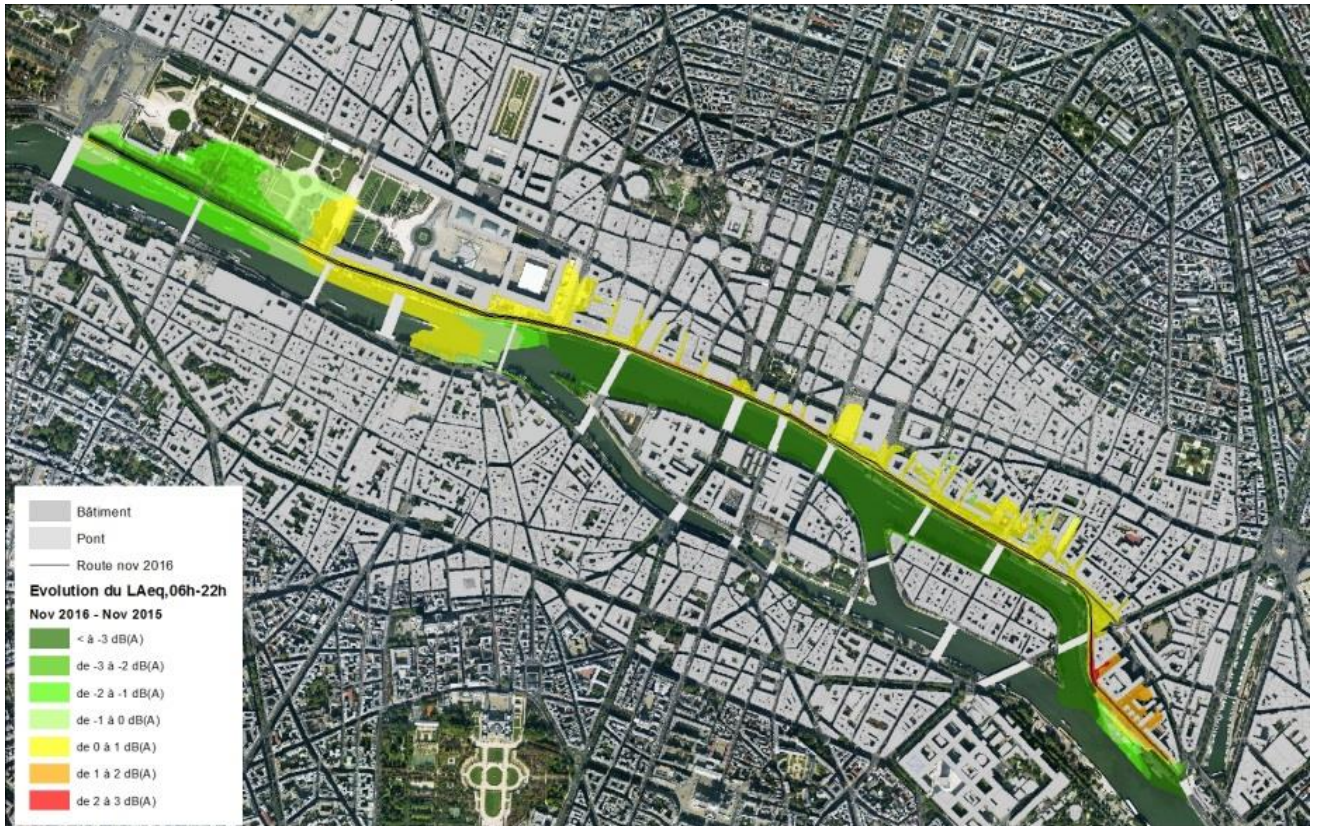
Un deuxième rapport, en mars 2017, a porté sur l'exploitation combinée des 90 mesures réalisées au cours de l'hiver 2016/2017. Ce rapport confirme l'évaluation précédente et indique que les conséquences acoustiques se manifestent essentiellement dans Paris intramuros, et notamment sur le secteur des quais hauts. La fermeture à la circulation de la voie sur berges y a entraîné des reports importants de trafic qui ont généré une augmentation importante des niveaux de bruit la nuit, pouvant aller jusqu'à 4 dB(A) sur une partie des quais hauts rive droite. Sur la période nocturne, les niveaux de bruit en façade des riverains sur ces secteurs des quais hauts s'établissent désormais entre 65 et 71 dB(A). Sur la période diurne, les augmentations sont moindres, les hausses étant inférieures à 2dB(A). Les niveaux s'établissent entre 70 et 73 dB(A).

D'autres axes dans Paris intramuros ont également subi des augmentations de bruit en lien probable avec les reports de trafic induits par la fermeture des voies sur berges : il s'agit du boulevard Saint-Germain, du boulevard des Capucines et de la rue La Fayette, pour lesquels les hausses sont estimées entre 0,4 dB(A) et 1,3 dB(A) la nuit et entre 0 et 1 dB(A) le jour.

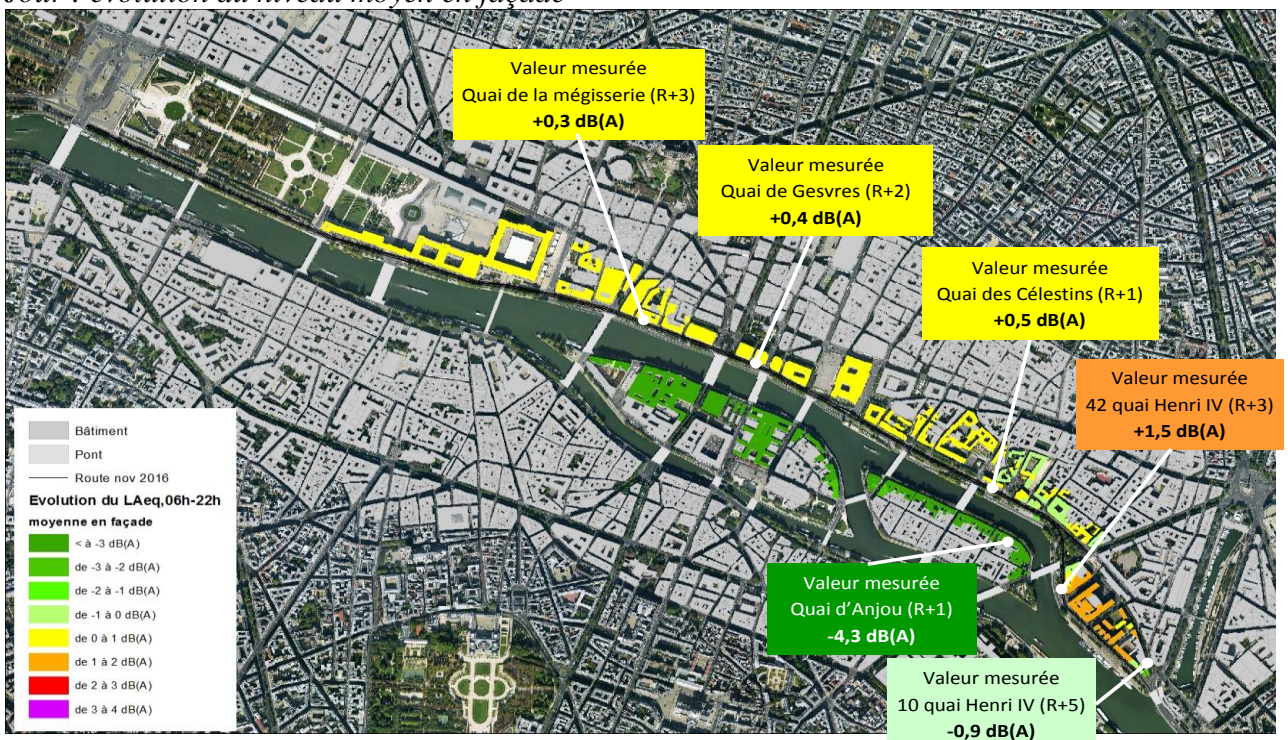
A l'inverse, une diminution du bruit est observée en amont et en aval des berges rive droite piétonnisées, entre la sortie du tunnel des Tuileries et le tunnel Henri IV. Les niveaux baissent, ceux-ci atteignant localement -8 à -10 dB(A) en période diurne comme en période nocturne. De même, une diminution du bruit, de -3 à -4 dB(A), est observée au niveau des premiers bâtiments situés en face sur l'île Saint-Louis et l'île de la Cité.

En dehors de Paris, les seules évolutions qui pourraient être reliées à la fermeture des voies sur berges sont observées le jour sur les points à proximité de l'A4 à Charenton-le-Pont et à Saint-Maurice, où une tendance à l'augmentation du bruit est observée. Même constat le long de la RD910 et du quai Stalingrad (RD1) à Boulogne-Billancourt où les niveaux ont tendance à légèrement diminuer, en lien avec une baisse de trafic.

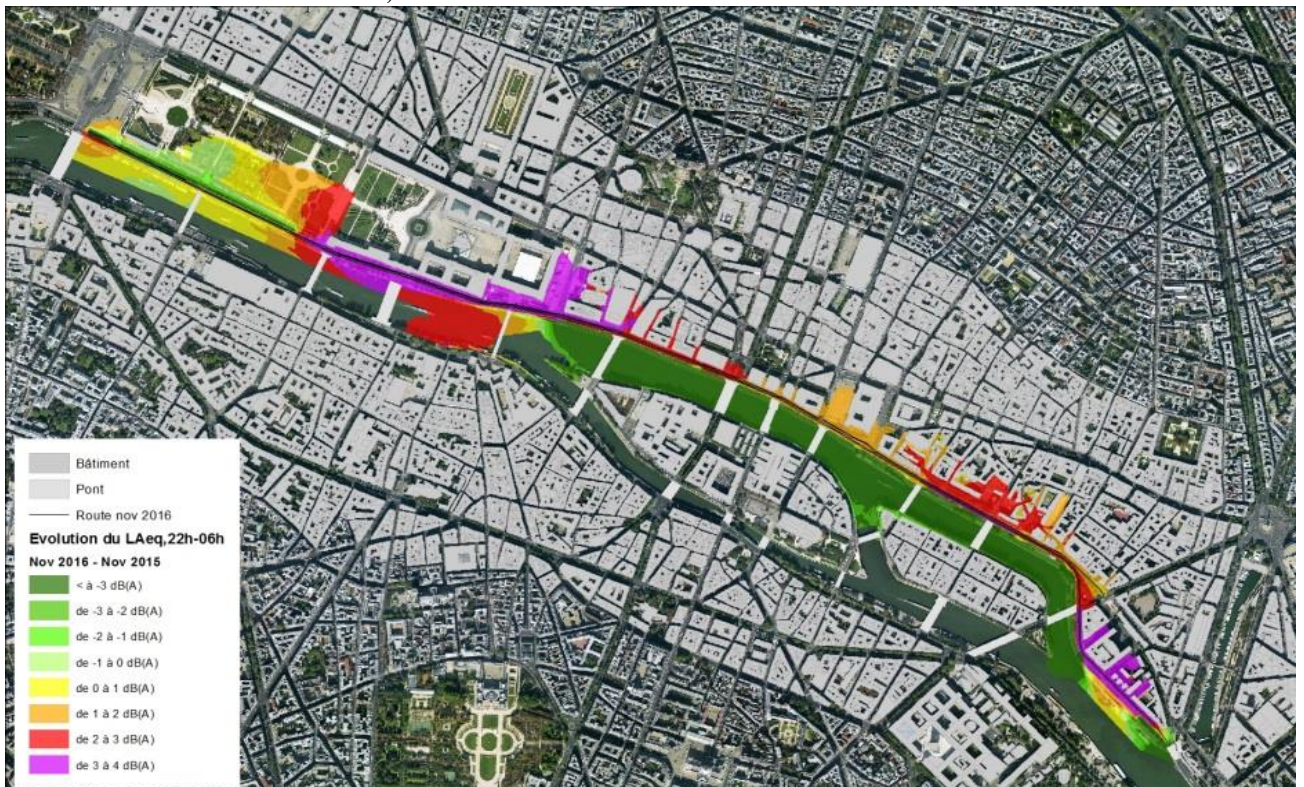
*Jour : évolution du niveau à 1,5m du sol*



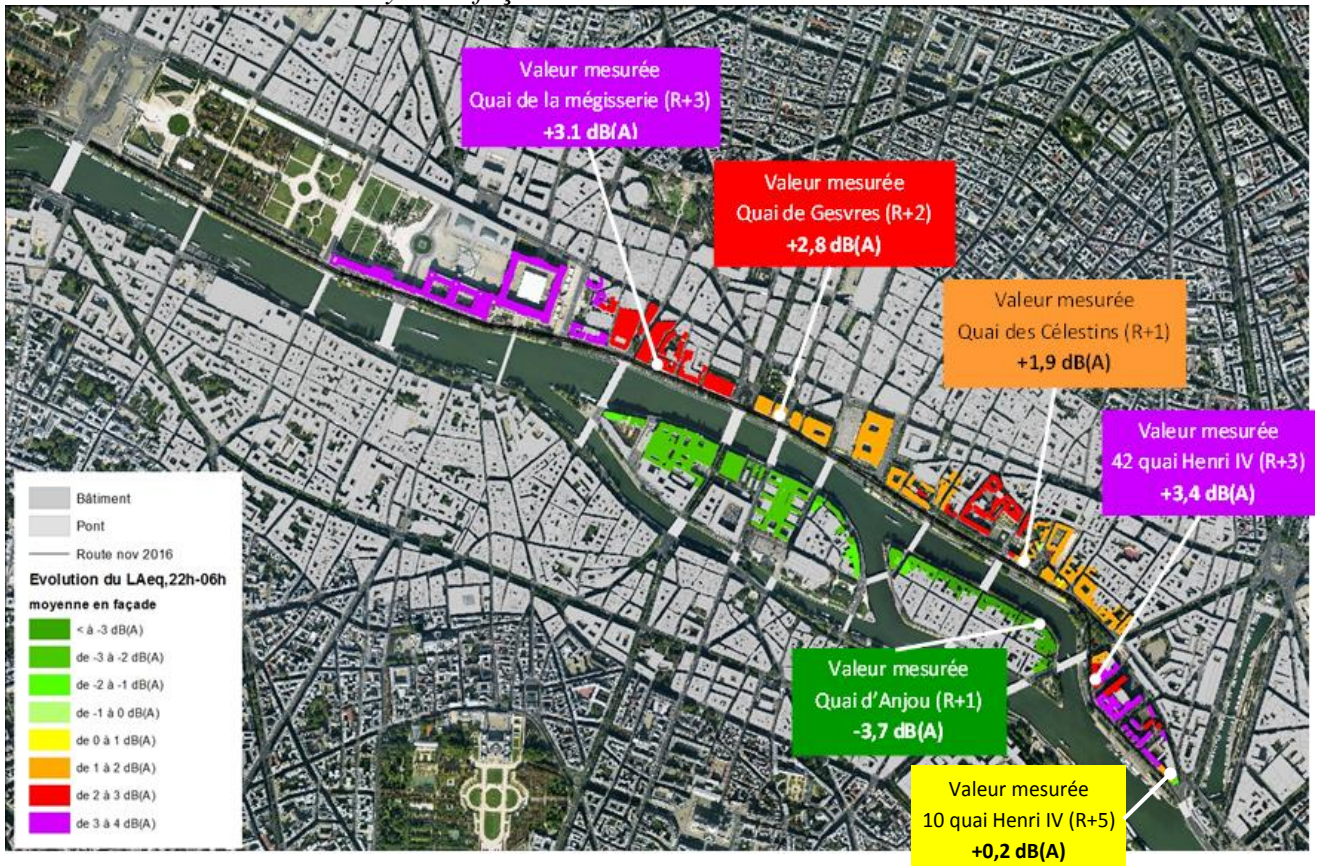
*Jour : évolution du niveau moyen en façade*



Nuit : évolution du niveau à 1,5m du sol



Nuit : évolution du niveau moyen en façade



**Une augmentation des nuisances sonores dues à la fermeture des voies sur berges et à l'augmentation de la circulation qui en découle sur les quais hauts est observée. Les bâtiments situés sur les quais hauts rive droite, entre le Louvre et la Place du Chatelet, au niveau du quai de l'Hôtel de Ville et au niveau du quai Henri IV, sont les plus concernés. L'augmentation, supérieure à 2 dB(A), est jugée significative pour les riverains et correspond à une dégradation de l'exposition sonore la nuit, cette augmentation restant stable depuis novembre.**

### **III – CONCLUSIONS**

a) Au moment de la création de l'aire « Berges de Seine – centre rive droite », et lorsqu'a été mis en place le comité technique de suivi voulu par le Préfet de police, l'attention s'est surtout portée sur deux sujets :

- les conditions de circulation : elles se sont dégradées sur les axes de report, mais l'évolution observée ne s'écarte par des prévisions de l'étude d'impact. Par ailleurs, il n'a pas été constaté de dégradation des conditions d'intervention des services de secours et de police.

- la pollution : la situation est contrastée avec des améliorations quais hauts rive droite, mais des augmentations sur d'autres secteurs.

Au-delà de ces deux aspects, le travail conduit par le comité et ses partenaires a eu le mérite de mettre en évidence deux sujets qui nécessitent vigilance : les transports en commun, avec les constats effectués par la RATP ; le bruit, avec le constat d'une augmentation des nuisances, notamment nocturnes, quais hauts rive droite, l'amélioration étant constatée sur la rive opposée.

b) La politique générale des déplacements à Paris, avec la diminution de la circulation automobile, de même que la politique de reconquête de la qualité de l'air, avec les possibilités ouvertes par la création des vignettes Crit'Air, l'évolution des caractéristiques du parc roulant, apporteront, dans la durée, réponse aux deux premières préoccupations.

Il serait opportun en revanche de prendre les initiatives utiles pour répondre, dans les plus brefs délais, à la question du bruit, notamment en investissant dans des revêtements dits silencieux, et pour garantir la fluidité des transports en commun sur les itinéraires directement concernés par la fermeture des voies sur berge (gestion des carrefours, contrôles automatiques...). Il appartient aux acteurs concernés (Ville, STIF, RATP) d'agir en ce sens ; la préfecture de police apportera tout son concours dans le cadre des compétences qui sont les siennes.

c) Enfin, et dans l'esprit qui a animé le comité depuis son installation le 3 octobre 2016, le travail partenarial pourrait utilement se poursuivre, pendant une durée n'excédant pas deux ans, afin de continuer le travail d'observation et d'analyse, d'évaluer les actions entreprises par les différents partenaires ainsi que leurs résultats, et de recommander, le cas échéant d'autres préconisations. En ce sens, le Préfet de police propose que cette instance ad hoc soit coprésidée par la Maire de Paris et par lui-même et qu'elle se compose des mêmes membres que ceux associés au comité technique de suivi.