



Janvier 2007

QUELLE PLACE DE LA VOITURE DANS PARIS ?

La politique conduite par la municipalité parisienne en matière de déplacements dans la capitale donne lieu à contestations, qui ne sont pas toutes le fait d'une opposition municipale empressée à exploiter un angle d'attaque facile. Dans un domaine aussi sensible que la circulation, il est extrêmement difficile de rechercher des solutions durables – pour utiliser un adjectif à la mode - sans provoquer des mécontentements : et, bien sûr, ce sont ceux-là qui se font le plus entendre.

Démêler le vrai du faux dans les arguments échangés n'est d'ailleurs pas simple, car cela dépend des cibles et du contexte : court, moyen, long terme ? Qui a vraiment besoin d'une voiture, qui pourrait s'en passer ? Quel bilan, selon les usagers, d'un nouveau partage de la voirie ? Etc.

Ce qui est clair pour nous, c'est qu'il faut résolument tourner le dos à un passé marqué par une domination anti-économique et anti-écologique de la ville par l'automobile. Encore faut-il pouvoir répondre aux objections de toutes sortes, ce que nous essayons de faire ici.

Il y a d'abord les propos "lancés en l'air" avec une teneur plus polémique que scientifique. Et en tout premier lieu celui-ci : les nouveaux aménagements de partage de la voirie n'ont fait "qu'augmenter les encombrements" et n'ont "pas réduit la pollution, bien au contraire". Passons sur le fait qu'on met en exergue des problèmes occasionnés par des travaux localisés dans le temps et dans l'espace, en donnant à penser que c'est toute la capitale qui en subirait les conséquences. De deux choses l'une : ou bien la circulation automobile est capable de s'auto-réguler en fonction des circonstances, alors faisons les aménagements qu'on juge utiles sans états d'âme ; ou elle n'est pas capable, dans ce cas, il faut qu'elle laisse la place aux modes mieux adaptés à la ville. Pour ce qui est du jugement d'ensemble, cela fait des décennies qu'on pleure sur les centaines de milliers d'heures perdues chaque jour dans les embouteillages parisiens, les constats succédant aux constats, les plans de circulation aux plans de circulation, les "axes rouges" aux projets de voies express souterraines, les grandes promesses aux grandes promesses (plan de circulation de 1976 : "l'espoir des automobilistes parisiens", le "Paris veut rouler, on va tous l'aider" de 1990). Mais dès qu'un élu comme Jean-Pierre Pierre-Bloch en 1987 (mis aussitôt au rancart par le maire de Paris de l'époque), ou une municipalité comme l'actuelle, s'efforce d'aller au delà des demi-mesures, ce sont des lamentations orchestrées par une multitude de petits ou grands lobbies qui ne représentent certainement pas la majorité, mais savent se faire entendre.

Autre propos relevant de la même subjectivité : les couloirs protégés et élargis réservés aux bus sont "souvent vides" et sont donc de la "place perdue". Ce jugement est celui d'automobilistes pour qui la *normalité*, ce sont des voitures circulant à touche-touche, avec démarrages et ralentissements permanents (et rejets de gaz en

conséquence), et non pas des bus circulant de manière fluide, remplaçant 40 voitures, 70 quand ils sont articulés. La "rentabilité" des couloirs est accrue par le fait qu'ils permettent aux véhicules partagés que sont les taxis de faire gagner du temps et de l'argent à leurs clients, qu'ils offrent plus de sécurité et de confort à la circulation à encourager qu'est la bicyclette, et qu'ils augmentent les chances des véhicules d'urgence d'arriver à temps. Dans les faits, les seuls moments où ils sont peu remplis sont ceux où la circulation automobile elle-même devient fluide. Donc, non seulement il n'y a pas gaspillage de place, mais le gaspillage, c'était *avant* l'existence de ces couloirs, quand tout le monde se côtoyait dans des embouteillages monstres.

Troisième argument à côté de la plaque : *réduire la place de la voiture, c'est appauvrir la ville, en entravant son économie*. Disons-le sans ambages : c'est bien plutôt le contraire. Les principales victimes du laxisme automobile sont ceux qui ont vraiment besoin de la voiture dans l'exercice de leur profession, à commencer par les artisans et les livreurs, qu'on montre souvent du doigt parce qu'en l'absence d'endroit où stationner ils sont obligés de gêner la circulation. Là où on a réduit la place de la voiture, les commerçants se sont plaints... *avant*. *Après*, les études montrent qu'il y a beaucoup plus de gagnants que de perdants. À Paris, seuls 7% des achats sont faits en voiture, dont moins de 5% dans les petits commerces (chiffres APUR). Commerce et quartiers piétons font bon ménage : le chiffre d'affaire des Halles est équivalent à celui des commerces de la ville de Lyon, alors qu'il se trouve au cœur d'un quartier piétonnier, exclusivement desservi par les transports en commun. Des artères extrêmement animées, bordée de boutiques de luxe et de grandes banques, comme Oxford Street à Londres ou la Bahnhofstrasse à Zürich, sont réservées aux transports collectifs, vélos et piétons. On pourrait citer des exemples analogues dans ces autres pôles d'activité que sont Amsterdam, Anvers, Vienne, Stockholm, Bologne, Genève, Strasbourg...

La peur du changement (voir bulletin de l'AUT N°79 p.4) s'alimente aussi de jugements arbitraires : pour ne prendre qu'un seul exemple, à l'occasion de l'aménagement d'un site propre central pour le bus 91 boulevard du Montparnasse, une opposition forte de riverains avec laquelle nous avons eu à débattre mettait en avant d'une part le "*danger*" créé par le franchissement du site propre, d'autre part la "*dénaturation*" du boulevard par les séparateurs. Il y a bien eu sur cet axe très fréquenté quelques accidents dus à l'indiscipline (pour des piétons, non franchissement au feu vert), mais rien ne prouve que la nouvelle configuration en soit la cause (il y a eu dans tout Paris 301 piétons tués ou gravement blessés en 2005). Pour ce qui est des considérations esthétiques, on peut dire avec autant de subjectivité que ce boulevard n'était auparavant qu'un ruban de bitume envahi par une marée circulatoire et que les nouveaux séparateurs en granit lui ont redonné un caractère...

Les arguments "scientifiques"

Plus sérieux : certains universitaires – nous pensons en particulier à l'étude pilotée par Jean-Pierre Orfeuill en septembre 2006 « Regard sur la plaquette "bilan des déplacements à Paris" » - fustigent la présentation de la Ville consistant à mettre en avant le rapport d'un tiers du *nombre* de déplacements de surface dans

Paris assurés par les bus, pour justifier la politique menée en leur faveur. Ils opposent à cela un autre chiffre : tous modes confondus, y compris la marche, les bus n'assurent que 6,7% des *distances parcourues* (toujours dans Paris), à comparer aux 56,5% des modes ferrés (métro + RER) et aux 26,9% de la voiture et des deux-roues motorisés. Globalement, commente le rapport, les modes de surface mécanisés "écologiques" (bus, taxis, vélos) chouchoutés par la mairie ne concernent que 22,8% des distances parcourues en modes mécanisés de surface, et 8,3% des distances parcourues tous modes confondus (surface + souterrain). Même opération de démontage en ce qui concerne la marche : pour évaluer le poids qu'elle a dans les déplacements, il faut retenir non pas les 35% du *nombre* de déplacements mis en avant par la ville de Paris, mais le modeste 7,1% des *distances parcourues*.

Autres "méchantes" observations des mêmes universitaires :

- la politique parisienne tient peu compte des besoins des banlieusards, les modes "phares" qu'elle soutient étant essentiellement utilisés par des parisiens ; seule une amélioration du transport ferroviaire pourrait permettre d'accentuer le transfert modal des banlieusards vers les transports collectifs,
- les modes "non souhaités" (voitures, deux-roues motorisés) servent surtout au besoin des actifs, les bus aux besoins des inactifs.

Pour un "métro de surface"

Nous ne prétendons pas contester les chiffres sur lesquels repose toute cette argumentation. Nous faisons simplement remarquer qu'ils sont une photographie de la situation *actuelle*, et rebondissons sur une observation du rapport : *"il ne s'agit pas d'un jugement sur une politique, mais d'une mesure de l'ambition et de la difficulté de cette politique"*. L'ambition, évidemment il faut l'avoir, quant à la difficulté, elle dépendra de l'ampleur du changement qu'on veut atteindre. Il faudrait, ajoute le rapport, si l'on veut faire baisser de 10% la circulation automobile sans jouer sur *"LE réseau qui fait fonctionner Paris,"* à savoir le réseau ferré, *"augmenter de 37% la clientèle des bus ou multiplier par 3,1 les circulations cyclistes"*. Soit. On peut, et il faut faire les trois : un renforcement du métro est prévu en 2007 pour l'exploitation et à plus long terme pour les extensions. Une augmentation de l'offre interviendra prochainement sur 17 lignes de bus parisiennes et 20 en petite couronne. En extrapolant la progression des circulations cyclistes depuis dix ans, et en l'accompagnant par des aménagements et une réglementation adaptés, au vu des résultats obtenus par des villes de pays voisins on devrait arriver dans quelques années à les multiplier par 3.

Mais revenons aux bus. On ne voit pas pourquoi ils ne seraient pas capables d'augmenter leur clientèle d'un tiers, et, au delà, de se substituer dans une forte proportion à l'automobile. Ceci à condition qu'on leur accorde la place qu'ils méritent. Aujourd'hui, la voiture assure 24,5% des déplacements parisiens mais occupe 94% de la chaussée ; le bus en assure 6,7% en n'occupant que 5% de la chaussée : 5 fois plus efficace ! Le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France mise d'ailleurs sur ce mode, puisqu'il place tous ses espoirs dans un réseau structurant de 100 lignes de bus à forte priorité et haut niveau de service, le "Mobilien". Il faut accélérer ce programme, réalisé aujourd'hui à moins de 10%. Bus et tramway(s) devraient un jour jouer le rôle de "métro de surface" dans Paris, pour

le plus grand bonheur des actifs comme des non actifs, des banlieusards comme des parisiens. Il n'est pas besoin qu'ils aillent à toute allure : au delà des 15 km/h de vitesse de desserte qui conditionnent un bon réseau de surface, le critère qui compte le plus s'appelle de plusieurs noms qui sont régularité, ponctualité, fiabilité.

Si la voiture devrait s'effacer pour une grand part devant les transports publics sur les longs et moyens trajets, elle devrait également le faire vis-à-vis de la marche et de la bicyclette sur les courts trajets, à condition qu'on rende ces modes suffisamment attrayants. Le volume du transfert serait conséquent, puisque 40% des trajets faits en voiture dans Paris font moins de deux kilomètres.

Paris ne fait que suivre avec beaucoup de retard, et, pour les citoyens exigeants que nous sommes, une certaine lenteur, une politique progressivement adoptée partout en Europe de priorité dans le partage de la voirie aux modes les mieux adaptés à la ville ; le moins adapté, celui qui l'a colonisée pendant des décennies, doit céder la place. Sans même invoquer la clientèle majoritaire constituée des ménages parisiens qui en sont privés, disons tout simplement que la voiture en ville, qui a eu son siècle de gloire comme la calèche a eu le sien, est un mode aujourd'hui dépassé, et que sa marginalisation est une simple question de logique.