

DOCUMENT DE TRAVAIL
Françoise de PANAFIEU 2008

Les Transports à Paris

1) Faits et chiffres

Déplacements mécanisés quotidiens intéressant Paris

	Nombre de déplacements mécanisés par jour	Part des TC	Part de la voiture	Part du Vélo	Part des 2 roues motorisées
Paris – Paris	3 000 000	63%	28%	2%	4%
Paris – Banlieue	3 800 000	60%	37%	2%	
Total	6 800 000	62%	32%	5%	

Source : EGT 2001-2002

Fréquentation des moyens de transport (en millions de voyages)

	2001	2002	2003	2004	2005
Métro	1 266	1 283	1 248	1 336	1 373
RER	405	410	400	438	444
Bus Parisien	352	356	346	352	335
Bus de proximité (2 lignes)					0,35

Sources : RATP / SNCF / STIF

La stagnation puis la baisse du trafic Bus Paris (-5% en 2005 ; - 1,5% en 2006) en moyenne annuelle est encore plus forte les jours œuvrés puisque le nombre de voyageurs du week-end a continué à augmenter.

Baisse du trafic automobile dans Paris intra-muros

(véhicules kilomètres par heure entre 7h00 et 21h00 sur le réseau instrumenté)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
2 298	2 293	2 264	2 215	2 143	2 082	2 020	1 926	1 859	1 771

Source : Mairie de Paris / Direction de la voirie

La baisse du trafic automobile a été de -3% par an en 2000, 2001, 2002 et 2004 ; et de 5% par an en 2003 et 2005. C'est une tendance lourde qui a été accentuée ces dernières années

Pistes cyclables réalisées :

147 Km sur les 4 années 1997 à 2001

71 Km sur les 4 années 2001 à 2005

41 000 à 45 000 vélos en circulation un jour ordinaire ; plus de 5000 à la pointe du soir (moitié moins que les 2 roues motorisées)

Stationnement

Paris compte 770 000 places de stationnement dont 450 000 dans les immeubles privés (58%), 165 000 places sur la voie publique (21%) et 70 000 places dans les parcs publics concédés (9%) et 85 000 dans les parkings commerciaux (11%)

La voie publique (165 000 places autorisées) accueille la nuit 235 000 voitures !

Environ 30 000 places de stationnement pour les 2 roues. Nombre de procès verbaux pour stationnement sur trottoir des 2 roues motorisées en nette augmentation.

Accidents

Le nombre d'accidents en 2005 (7 339) était en augmentation (+2%) par rapport à 2004, dans une proportion plus élevée que dans les autres villes françaises (1%). Le nombre de victimes était quasi stable (autour de 8500) mais celui des blessés graves en augmentation (820 en 2005 contre 544 en 2004).

Les 2 roues motorisées représentent moins de 10% des véhicules en circulation sur la chaussée, ils sont impliqués dans près des 2/3 des accidents et représentent 50% des victimes (soit 4 310 victimes en 2005).

Les voitures représentent près de 90% des véhicules en circulation sur la chaussée ; elles sont impliquées dans 78% des accidents et les automobilistes comptent pour 22% des victimes (chiffres 2005).

Les piétons comptent pour 23% des victimes.

N.B. L'ensemble des données sont consultables auprès de l'observatoire des déplacements de Paris

2) Evolutions problématiques

- La congestion et l'augmentation du nombre de 2 roues motorisées sont des facteurs d'augmentation de la pollution qui viennent contrecarrer la diminution des voitures en circulation et l'amélioration technique des voitures.
- Le départ d'emplois de Paris vers la banlieue diminue le nombre de voitures venant de la banlieue mais accroît le nombre de Parisiens qui prennent leur voiture en direction de la banlieue.
- La diminution des places de stationnement sur la voirie n'étant pas compensée par une offre en parking souterrain, on assiste à une croissance du temps de recherche d'une place de stationnement, ce qui contribue à la congestion et à la pollution.
- Les aménagements Bus ne semblent pas avoir eu d'effet pour rendre le bus plus attractif : la baisse de fréquentation s'est atténuée en 2006 après la fin des travaux, mais la tendance reste à la baisse. Le problème est manifestement ailleurs : fréquence, régularité et vitesse commerciale insuffisantes.

- La croissance du nombre de voyageurs dans le métro crée une situation critique sur plusieurs lignes :
 - ➔ la 1 entre Châtelet et Argentine,
 - ➔ la 2 entre Jaurès et Place de Clichy,
 - ➔ la 3 entre Havre-Caumartin et Malesherbes,
 - ➔ la 4 entre Saint-Michel et Gare du Nord,
 - ➔ la 5 entre République et Laumière,
 - ➔ la 6 entre Place d'Italie et Pasteur,
 - ➔ la 7 entre Chaussée d'Antin et Gare de l'Est, et au sud de Place d'Italie,
 - ➔ la 11 entre République et Pyrénées,
 - ➔ la 13 au nord de Miromesnil.

Quant au RER, son irrégularité et ses dysfonctionnements sont quotidiens, surtout sur les lignes B, C et D. La ligne A reste très chargée.

- Il est toujours aussi difficile de trouver un taxi à Paris.

3) Objectifs

- Lutter plus efficacement contre la pollution atmosphérique liée à la circulation : les mesures prises par la municipalité sortante sont contrecarrées par leurs effets pervers (congestion, notamment). Il s'agit de mettre en place une politique visant des résultats, non une politique assise sur des préjugés.
- Rendre la ville plus sûre, surtout pour les piétons, mais aussi pour tous les usagers de la voirie.
- Accroître l'offre de transports en commun là où il y en a vraiment besoin (capacité des lignes métro et RER, maillage du réseau en banlieue), et non là où ce serait le plus visible (aménagement bus n'ayant aucun impact sur la fréquentation des bus).
- Réduire toutes les nuisances liées aux déplacements mécanisés, y compris le bruit.

4) Premières idées à soumettre aux Parisiens

Les échanges qui se tiendront avec les Parisiens dans les mois qui viennent permettront de faire émerger des solutions, et de valider ou d'infirmer un certain nombre de pistes sur lesquelles ils seront consultés.

- **Décongestionner le métro et remédier à l'irrégularité du RER**

Le métro et le RER font partie de la vie de centaines de milliers de Parisiens et de visiteurs. Les conditions indignes dans lesquelles ils sont souvent transportés doivent cesser. Le futur Maire de Paris fera de l'amélioration des conditions de transports dans le métro et le RER sa grande priorité, notamment en relation avec la RATP, la SNCF et le Conseil Régional. Les lignes de métro les plus chargées devront être traitées en priorité, ainsi que les 4 lignes de RER qui posent le plus de problèmes.

- **Relancer l'offre de places de stationnement en souterrain**

Il faut continuer à limiter le nombre de places de stationnement en surface mais cette limitation doit s'accompagner d'une offre conséquente de places de stationnement en souterrain, dans des parkings publics ou conventionnés. Cette offre sera faite en fonction des besoins et des déficits constatés quartier par quartier, lorsque l'usage de la voiture s'avère indispensable. Elle contribuera à réduire le temps de recherche de place pour se garer et par là même à réduire l'émission de polluants.

- **Mieux gérer la croissance du nombre de 2 roues motorisées**

Ce mode de déplacement est apprécié par les actifs pour se rendre à leur travail ; il est aussi utilisé par les sociétés de coursiers. L'objectif doit être de mieux concilier ces engins avec les exigences de quiétude et de sécurité de la ville. La municipalité demandera aux sociétés employant des coursiers de moderniser leur flotte de 2RM pour prendre les modèles les moins émetteurs de CO et de HC. Elle agira avec la Préfecture de Police pour réprimer les moteurs de 2 RM « tunés » pour « augmenter les effets sonores ». En accord avec les associations représentatives des utilisateurs des 2RM, la municipalité clarifiera la question du stationnement qui est aujourd'hui très pénalisante (pas assez de places homologuées, un stationnement sur trottoir toléré mais pas toujours...) et qui est parfois source de conflit d'usage entre le 2Rmistes et les piétons.

- **Replacer le piéton au cœur de la politique de la voirie**

Trop d'aménagements récents ont ignoré le piéton, qu'il soit adulte, enfant, personne à mobilité réduite, famille ou groupe scolaire. Des accidents graves ont eu lieu lorsqu'on a imposé des aménagements aux piétons plutôt que de réaliser des aménagements pour eux et en fonction d'eux. La future équipe municipale lancera un grand plan de reconquête des trottoirs et d'amélioration des traversées, au bénéfice des piétons, avec au besoin des réaménagements de voirie pour faciliter leurs cheminements.

- **Assurer la sécurité de tous les usagers de la chaussée : vélos, 2RM, voitures**

Le réseau de pistes cyclables sera évalué en partenariat avec les associations d'usagers du vélo, sur le critère de la sécurité. Au besoin, des aménagements de voirie réalisés récemment seront transformés.

Plus généralement, les aménagements de voirie récents seront audités sur le critère de la sécurité routière. Les virages dangereux à droite qui croisent un couloir bus-vélo-taxi en situation de visibilité limitée ; les passages piétons qui exigent de regarder à gauche puis à droite jusqu'à 6 fois sans être certain du droit de passer ; les portes de Paris dans lesquelles les pistes de vélo se noient dans la cohue automobile ;... tous ces « points noirs » de la sécurité de la voirie seront audités et revus.