

IV – LES DEPLACEMENTS

IV. 1 Les comportements et leurs effets

Entre 1975 et 1999, le taux de motorisation des ménages parisiens (nombre moyen de voitures par ménages) n'a que peu augmenté (+ 7,5 %). Surtout, s'il a cru entre 1975 et 1990, il a diminué depuis 1990 ; il est ainsi, en 1999, de 0,5 voiture par ménage en moyenne. Compte tenu du double équipement de certains ménages, 45 % des ménages parisiens, seulement, sont aujourd'hui équipés en voiture.

Cette situation est liée pour une part à des choix de mode de vie, aux difficultés de se garer à Paris, notamment dans le centre, mais aussi pour beaucoup à la diminution corrélative de la taille des ménages parisiens. D'une manière générale, en effet, l'équipement des ménages croît avec leur taille.

Cette estimation distingue, en tout état de cause, Paris du reste de la région. Sur l'ensemble de l'Ile-de-France, en effet, la croissance du taux de motorisation des ménages est continue, de l'ordre de 35 % entre 1975 et 1990, pour atteindre 0,9 voiture par ménage en 1999. Le parc de voitures augmente pour sa part de plus de 65 %, en raison de la croissance du nombre des ménages.

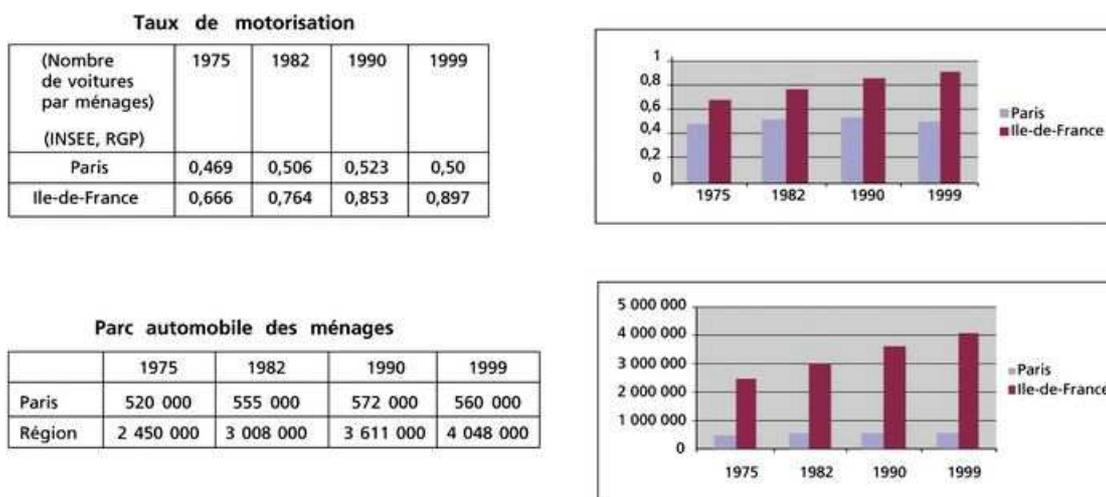


Figure 39 : Motorisation des Parisiens

Les transports en commun sont le premier mode de déplacement pour l'ensemble des liaisons Paris–Paris et Paris–banlieue ; leur part est en augmentation et atteint 40 % du total d'après l'Enquête Global de Transport (EGT) de 2001. Pour les déplacements internes à Paris, c'est la marche à pied qui est majoritaire avec 54,4 % des déplacements.

Entre 1976 et 2001, la marche à pied apparaît moins souvent pratiquée. Cette baisse se reporte à la fois sur les transports en commun, principalement sur les liaisons internes à Paris, et sur la voiture particulière sur les liaisons Paris-banlieue. Mais entre 1991 et 2001, si le nombre de déplacements à pied sur les liaisons Paris-banlieue a continué à baisser (-7,1 %), il a légèrement augmenté pour les liaisons internes à Paris (+2,1 %).

Les déplacements à pied restent très nombreux à Paris (35,2 % du total) et il y a tout intérêt à ce qu'ils retrouvent leur niveau antérieur, directement ou par un transfert sur le vélo.

La part des deux roues, motorisés ou non, est en effet globalement très faible en volume (2,8 % en 2001).

Le nombre de déplacements intéressant Paris est en légère baisse entre 1976 et 2001 avec environ 11 millions de déplacements chaque jour. Mais la part des déplacements mécanisés y a augmenté, passant de 60 % à 65 %.

En 25 ans, pour ces mêmes déplacements, le poids des liaisons domicile-travail, concentrées aux heures de pointe, a diminué fortement. Il est contrebalancé par un accroissement de la part des déplacements professionnels et des déplacements pour autres motifs (loisirs, achats, études...), qui s'effectuent sur des plages horaires beaucoup plus étendues.

Le nombre des déplacements des ménages en Ile-de-France, au cours d'un jour de semaine, a pour sa part augmenté de près de 16 % de 1976 à 2001, pour atteindre 35,2 millions de déplacements. Cet accroissement concerne les déplacements mécanisés, car le volume des déplacements à pied a peu évolué.

La mobilité des Parisiens augmente très légèrement pour atteindre 3,61 déplacements par jour et par personne de 6 ans ou plus. Comme pour l'ensemble des déplacements, la mobilité à pied a diminué passant de 1,9 à 1,68 entre 1975 et 2001. Mais cette tendance à la baisse semble cependant s'être arrêtée dans la période la plus récente, entre 1991 et 2001.

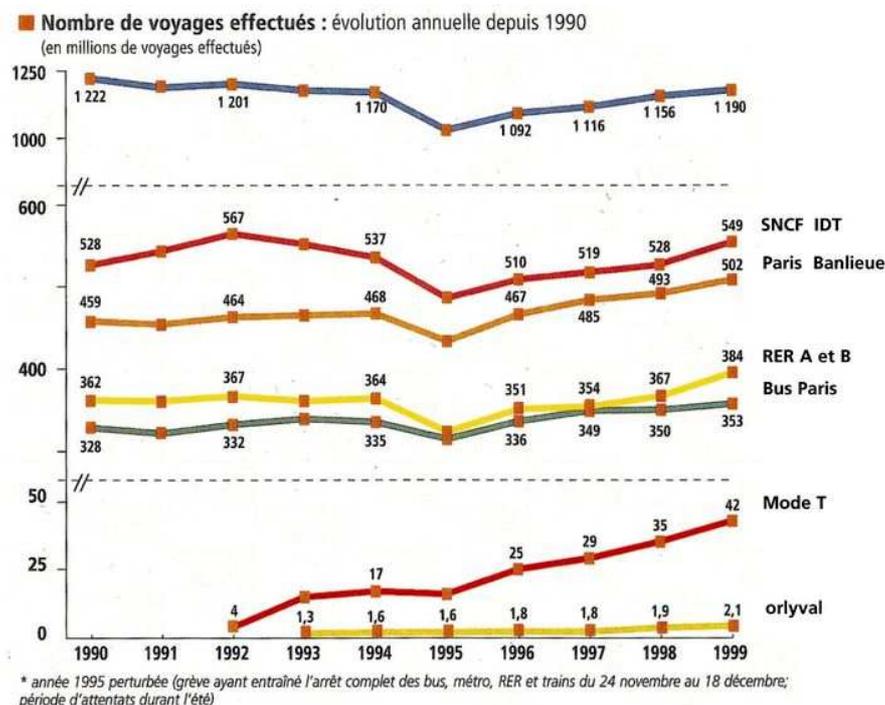


Figure 40 : Nombre de voyages

Dans la Capitale, les besoins de déplacements des Parisiens et des Franciliens par des modes alternatifs à l'automobile ont tendance à croître et doivent être pris en compte.

IV. 2 L'utilisation des infrastructures

Le trafic grandes lignes des gares parisiennes a beaucoup évolué avec la mise en service des lignes TGV. Au total, ce trafic est passé de 63 millions à 89 millions de voyageurs au cours des 30 dernières années.

Les réseaux de transports en commun urbains et régionaux ont aussi considérablement évolué depuis 1976 avec l'ouverture du tronçon central du RER A et la réalisation des interconnexions permises par les RER B, C, D et E. Pour le métro, les principales étapes ont été la réunification des deux branches de la ligne 13 et l'ouverture de la ligne 14 (entre la gare Saint-Lazare et Paris Rive Gauche), première ligne de métro automatique. Il s'y est ajouté en banlieue, plusieurs prolongements de métro et la mise en service de lignes de tramways.

Le tramway réapparaît également à Paris avec la mise en service prochaine (2006) d'une ligne de 7,8 km sur les boulevards des Maréchaux au sud de la capitale et le prolongement de la ligne T2 jusqu'à Paris, Porte de Versailles pour 2006.

Au total, depuis 1990, le trafic du métro apparaît stable autour de 1 200 millions de voyages annuels. Celui des RER A et B, et de la SNCF Ile-de-France augmente légèrement, passant de 890 millions à 945 millions de voyages annuels en 2000, et à 985 millions en 2002.

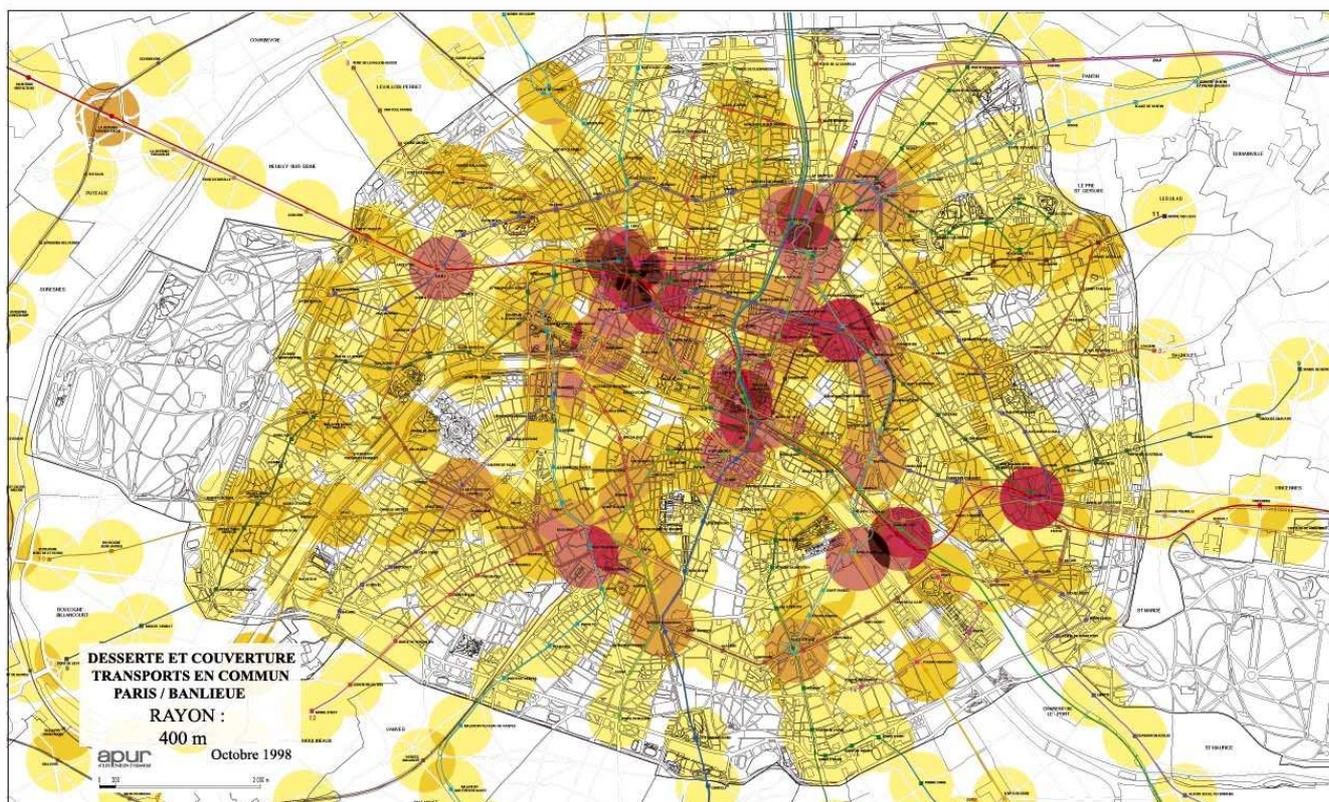


Figure 41 : Desserte des transports en commun

Le trafic des autobus, nettement plus faible en volume, connaît en revanche une progression relative plus importante, passant de 328 en 1990 à 356 millions de voyages par an en 2002.

Les couloirs protégés doivent permettre au bus de circuler en dehors de la circulation automobile. Dans Paris, sans couloir protégé un bus circule à une moyenne de 9 km/h de vitesse commerciale ; lorsque son parcours est protégé par un couloir de bus, cette vitesse commerciale monte jusqu'à 12km/h, soit une augmentation de 33 %. Plus importante encore que la vitesse, l'amélioration majeure attendue par les usagers est celle de la régularité : elle permet de prévoir son temps de parcours de manière aussi fiable qu'avec le métro.

Outre les bus, ces couloirs sont ouverts aux taxis et aux cyclistes. Pour permettre une circulation fluide des véhicules autorisés, ils font 4,50 m de large (au lieu de 3 m), les taxis et les bus pouvant ainsi doubler les vélos en toute sécurité.

Les premiers couloirs de bus élargis ont vu le jour en 2001 sur des axes aussi significatifs que la rue de Rivoli et le boulevard de Sébastopol. Au total, c'est un programme de 40 premiers kilomètres de couloirs élargis qui a été lancé en 2001 sur des axes centraux de la capitale où passent de nombreuses lignes de bus. Avec ces 40 km de couloirs, c'est l'équivalent de 100 km de lignes de bus qui est ainsi protégé avec un effet démultiplicateur très important. Là où il fallait 15 min pour relier Châtelet à la gare du Nord, il suffit aujourd'hui de 5 à 7 min.

Les services de secours (pompiers, médecins urgentistes, etc.) connaissent aussi une nette amélioration de leurs conditions d'intervention grâce aux couloirs de bus.

Le nombre de taxis à Paris (nombre de licences) est depuis 1990 de 14 900 (17 660 chauffeurs). Ils représentent 6 % de la circulation et 2 % des déplacements. 467 stations de taxis existent dans la capitale, 135 stations sont équipées de bornes d'appel (BAT). Le nombre des taxis devrait augmenter prochainement pour atteindre 1 500 licences supplémentaires. La part des taxis dans la circulation parisienne s'élève à 6 %.

Le nombre de cars de tourisme circulant quotidiennement pendant la période touristique oscille entre 1 300 et 1 500, avec des pointes à près de 2000, selon les années et l'importance des manifestations qui sont organisées dans la capitale. Ils disposent de 574 places publiques payantes – dont 361 dans les parcs -, ainsi que de 63 places à accès réservé (sur les quais de la Seine), portant l'offre globale à 637 places, 46 places étant réservées à la dépose ou à la reprise des voyageurs. Parmi les 9 sites sur lesquels plus de 100 autocars différents ont stationné, 7 sont situés le long de la Seine, là où sont localisés les principaux pôles touristiques. Depuis 2003, le stationnement payant est généralisé à l'ensemble des places de stationnement, parallèlement à la mise en place d'un titre forfaitaire unique de stationnement. Depuis cette date, les îles Saint-Louis et de la Cité sont totalement interdites aux autocars et, en substitution, un système de navettes fluviales a été mis en place. Ce transport de voyageurs par voie fluviale est loin d'être négligeable. En 2001, 436 000 touristes ont utilisé ce mode de déplacement et 62 322 personnes ont visité Paris en empruntant les canaux.

Le transport de voyageurs par voie fluviale est loin d'être négligeable. En 2001, ce sont 436 000 touristes qui ont utilisé ce mode de déplacement. Et 62 322 personnes ont visité Paris en empruntant les canaux.

En ce qui concerne les livraisons, le nombre d'emplacements réservés pour les commerces, les artisans et les particuliers s'élève à 9 000 emplacements sur voirie. Les emplacements réservés sont très rarement respectés par les automobilistes, qui y stationnent quasi systématiquement. Les véhicules utilitaires représentent 12 % de la circulation dans Paris intra-muros, alors que les poids lourds représentent 3 %. Chaque année 310 millions de tonnes de marchandises arrivent, transitent ou partent de Paris. Pour Paris, les flux de marchandises sont estimés à 31,5 millions de tonnes, avec un solde positif de 6,2 millions de tonnes (17,3 en entrée et 11,1 en sortie). On estime que les 55 000 points de vente recensés dans Paris génèrent chaque semaine plus de 1 600 000 mouvements de marchandises (livraisons ou enlèvements). On sait par ailleurs que chaque établissement est livré en moyenne une fois par semaine soit 200 000 livraisons par jour. La majorité de ces acheminements de marchandise se fait par camion. Il existe cependant sur Paris un vaste réseau ferré et un linéaire particulièrement important de voies d'eau : la Seine a une longueur de 13 km, traverse la capitale dans ses quartiers les plus animés et parmi les mieux achalandés ; les canaux gérés par la Ville ont une longueur de 119 km dont près de 8 km dans Paris entièrement à grand gabarit, donc parfaitement utilisables pour le fret. Une des difficultés du développement du fret tient à son intégration dans l'environnement urbain : si les marchandises peuvent par ce mode arriver par voie d'eau ou chemin de fer dans la capitale, il n'en demeure pas moins que de leur lieu d'arrivée au lieu de livraison le transport doit se faire par camion. La part du transport ferroviaire représente cependant 13 % de l'ensemble du trafic de marchandises de la capitale, soit 42 millions de tonnes (sur 310 millions de tonnes). Sur ces 42 millions de tonnes, 18 ont pour origine ou destination l'Ile-de-France, le reste concerne le trafic de transit. Au total, l'Ile-de-France compte : 111 gares fret, 640 sites reliés au fer, 5 plates-formes ou chantiers spécialisés ainsi que plusieurs terminaux fer / voie d'eau. Sur les sites ferroviaires de Paris on enregistre au total 1 million de tonnes de marchandises, en arrivages ou en expéditions.

Les projets autoroutiers tels que la radiale Vercingétorix et la voie express rive gauche ont été abandonnés au tournant des années 1970-80. L'aménagement des quartiers tranquilles, nés au début des années 1990, a été progressivement étendu. Le principe des fermetures temporaires de certaines voies et notamment des berges a été mis en place début 1995 et un nouveau réseau de pistes cyclables a vu le jour à partir de 1996. Parallèlement, cependant, le réseau de voirie principal a été progressivement remanié avec la création des axes rouges, aujourd'hui contestés.

Aujourd'hui, le réseau de voirie de la capitale s'étend sur 1 600 km et 25 km², soit le quart de la surface de Paris. Sur les 23,5 km² du réseau urbain, 10 km² sont aménagés en trottoirs et terre-pleins et 13,5 km² en chaussées, mais ces espaces sont très inégalement répartis : de nombreux trottoirs sont encombrés par diverses occupations qui réduisent leur usage pour les piétons et l'automobile occupe plus de 90 % de l'espace des chaussées.

L'Observatoire des Déplacements de Paris montre que dans Paris intra-muros la circulation a sensiblement baissé entre 1992 et 1999, de l'ordre de 9 %. Il en est de même, mais dans une plus faible proportion, sur le Boulevard Périphérique où le trafic des jours ouvrables a diminué de 2,5 %.

Pour autant, la situation reste préoccupante sur de nombreux axes en raison d'une présence très forte de l'automobile. Cela se traduit par l'envahissement de certains trottoirs, notamment dans le centre, des phénomènes accrus de pollution de proximité et une perception de plus en plus négative du bruit. Autrefois plus sensibles pendant les jours ouvrables, ces phénomènes sont parfois exacerbés aujourd'hui en fin de semaine sur certains sites à forte fréquentation commerciale et touristique.

Aujourd'hui, il existe environ 800 000 places de stationnement pour les véhicules. Plus de la moitié d'entre elles sont situées dans le domaine privé. Pour le reste, 170 000 places correspondent à des garages commerciaux et aux parcs de stationnement publics, les 235 000 places restantes sont réparties sur la voirie. Les motifs d'utilisation de ces places sont variables : domicile, travail, déplacements de courte durée pour d'autres motifs.

Si l'on observe que le parc des ménages parisiens est de 560 000 voitures, et dans la mesure où les places privées sont en partie des places liées aux activités, il apparaît qu'un nombre élevé de Parisiens stationnent, lorsque c'est possible, dans les parcs publics et les garages commerciaux, mais aussi pour beaucoup sur la voirie.

Cependant, le stock de places hors voirie, notamment pour les habitants, est très inégalement réparti : insuffisance majeure dans les arrondissements du centre ; places en excès inoccupées dans de nombreux ensembles immobiliers des arrondissements périphériques, notamment sociaux.

Ils s'ajoutent aux véhicules de livraisons et aux autocars de plus en plus nombreux, sans qu'au total le respect des règles de stationnement paraisse pouvoir être obtenu, si l'on en juge par la valeur peu satisfaisante (42,7 % en 2000) du taux de respect constaté par l'observatoire des déplacements.

A Paris, les tarifs du stationnement payant n'avaient pas fait l'objet de modification depuis 1993. Ils se traduisent, en 2002, par une revalorisation du coût du stationnement rotatif et surtout une baisse très significative (- 80 %) du stationnement résidentiel qui s'élève désormais à 0,5 euro par jour.

Le stationnement payant vise 3 objectifs :

- limiter la durée du stationnement en l'assujettissant au paiement préalable d'une taxe horaire,
- faciliter le stationnement des véhicules personnels résidents afin de les inciter à limiter l'usage de ce mode de transport pour se déplacer dans Paris,
- organiser le stationnement sur la voie publique de certaines catégories d'usagers (autocaristes, voyageurs-représentants-placiers, artisans-réparateurs, commerçants-artisans...).

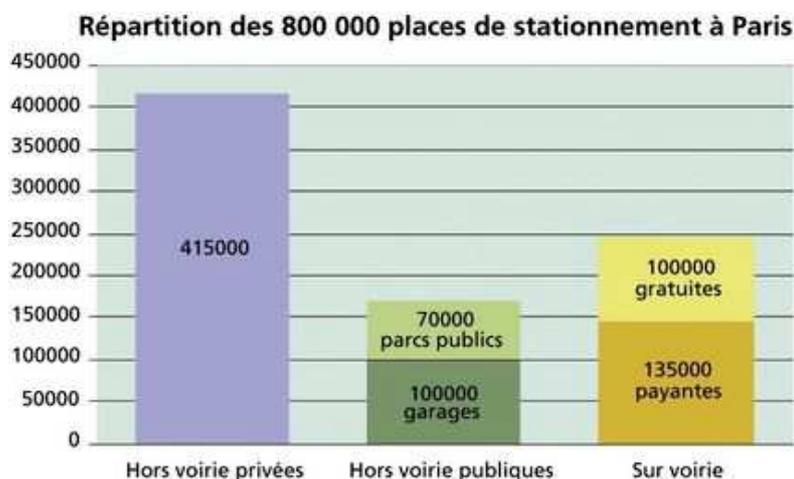


Figure 42 : Places de stationnement

Les modes, principalement les vélos et les rollers, sont difficiles à quantifier dans la mesure où, considérés strictement en volume, ils forment aujourd'hui une part encore faible du trafic total.

Cependant, l'Observatoire des Déplacements de Paris analyse depuis quelques années l'évolution de l'utilisation du vélo. En moyenne annuelle, le trafic du vélo augmente de l'ordre de 8 à 10 % par an, comme le montrent les comptages sur les 180 km de voies du réseau cyclable.

Cette augmentation du trafic est appelée à se poursuivre, notamment dans le cadre du développement du réseau.

On peut ajouter que de l'ordre de 13 300 places de stationnement pour les deux roues sont aménagées aujourd'hui.

Les déplacements à Paris sont stables mais leur nature se diversifie. La mobilité des Parisiens augmente toutefois. Certains territoires sont encore mal desservis en transport en commun. La marche est le mode de déplacement majoritaire. Le nombre des déplacements par des modes doux (vélos, essentiellement) augmente, mais ils ne concernent qu'une part encore assez faible de l'ensemble de la circulation sur voie publique. Les déplacements touristiques, notamment la circulation des cars (et leur stationnement), représentent un volume important. Il convient de répondre à l'ensemble des besoins que ce constat fait émerger par une offre accrue, notamment en faveur des modes de déplacement les moins polluants et les moins consommateurs d'espace.

L'acheminement des marchandises et les livraisons doivent être mieux organisés pour répondre aux besoins de l'activité économique et des services.

Enfin l'offre de stationnement doit être adaptée pour répondre aux besoins de stationnement résidentiel d'une population dont le taux de motorisation est relativement faible et décroît.

Le stationnement constitue l'un des outils de la maîtrise de la circulation. Le Plan de Déplacements Urbains de la Région d'Ile-de-France incite les communes à mieux maîtriser leur offre. Pour la Capitale, la politique de stationnement doit permettre de reconquérir une partie de la voirie et de mieux maîtriser le trafic automobile.

Figure 43 : Motorisation des habitants en 1999

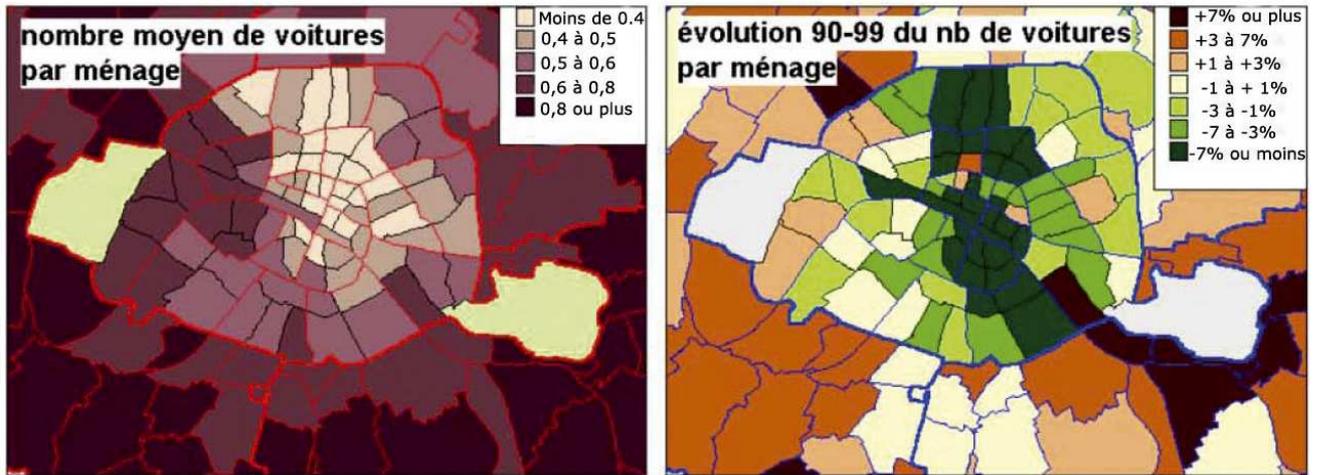
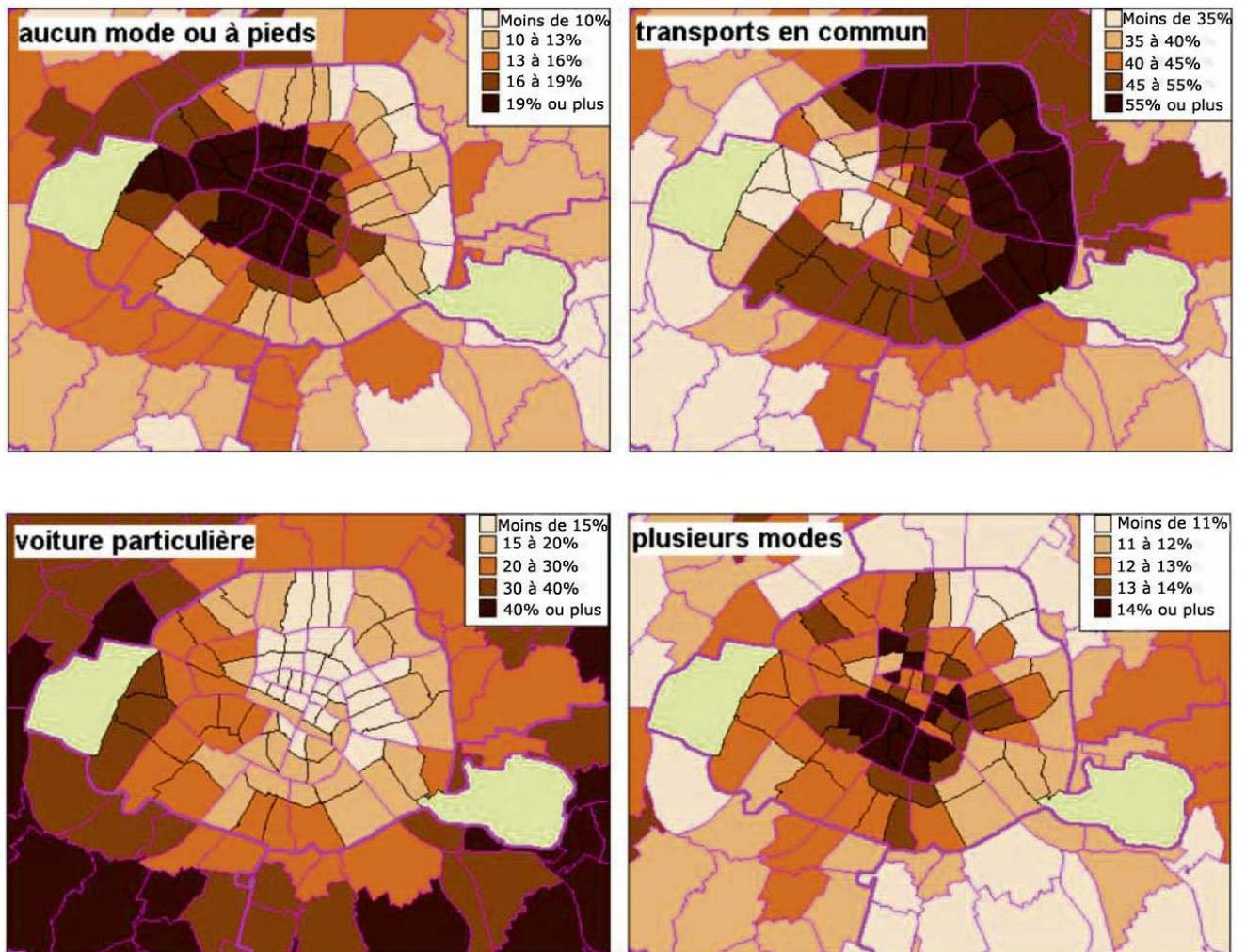


Figure 44 : Mode de déplacements habituel des actifs pour aller travailler



Source : INSEE - Recensement Général de la Population 1999