

A Paris, est-ce vraiment "l'enfer dans les transports" ?

Par Le Nouvel Observateur

Publié le 21-03-2014 à 20h24

A l'approche des Municipales, "Le Nouvel Obs" chasse les clichés autour de la capitale. A Paris, est-ce l'enfer dans les transports ? Analyse avec l'institut d'aménagement et d'urbanisme.



Comme une exception qui confirme la règle. Ce jeudi matin, l'idée que les transports parisiens, "c'est l'enfer", ne trouve pas écho parmi les usagers du métro. **Les parisiens ne ratent pourtant jamais une occasion de se plaindre (<http://tempsreel.nouvelobs.com/video/20140311.OBS9198/les-parisiens-sont-ils-ronchons-non-ils-sont-exigeants.html>)**. A 9h40, l'effervescence matinale est passée. La foule des travailleurs remplit déjà les bureaux.

Paul, lui, se laisse porter par le tapis roulant de Montparnasse. Montparnasse-Bienvenue, où près de 31,5 millions de titres de transport ont été validés en 2012, ce qui en fait la **4^e station avec le plus fort trafic entrant (<http://labs.data-publica.com/ratp/>)**, après les autres gares parisiennes du Nord, Saint Lazare et de Lyon.

Tranquille, donc, le jeune homme de 19 ans, dit dans un sourire :

Le réseau est fluide, très efficace, il y a de quoi faire pour tout le monde, d'où qu'on vienne."

Il n'est étudiant ni en communication, ni en pub. Mais en STAPS. Ni l'heure de trajet pour aller à la fac de Nanterre, ni celle de retour vers St Leu la Forêt (95), ne l'impatiente.

#5 A Paris, est-ce vraiment la galère dans les transports ?

L'avis de l'expert, Elisabeth Gouvernal, directrice du département mobilité et transports à l'institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU), en vidéo :

"Je vis en province et viens travailler à Paris, où je me déplace en métro. Je n'arrive jamais en retard !" insiste Jean François Guinvarc'h. Aux heures de pointe, la **RATP (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/ratp>)** affrète un train toutes les deux minutes en moyenne.

"En Île de France, il y a une fois et demi plus de métros et de trains que dans le Grand Londres, pendant les heures de pointe", explique Elisabeth Gouvernal, directrice du département mobilité et transports à l'IAU.

La contrepartie ? Une très faible marge de manœuvre et des répercussions sur le trafic désastreuses.

Quand un train se bloque, il provoque un effet cascade. Il est difficile d'intervenir rapidement" ajoute-t-elle.

Et d'ajouter : "nos priorités aujourd'hui sont la maintenance et la mise à niveau. Cela passe par l'optimisation de l'espace des rames avec de nouveaux strapontins, l'ajout d'étages à des trains... Et ça tombe bien, ça coûte moins cher."

L'enfer c'est les autres

Passées les questions pratiques, le confort reprend le dessus. "Dans la ligne 13, c'est l'horreur. Mais je ne vous apprend rien" lance Eric. Et son collègue Philippe de surenchérir "je joue des coudes pour éviter que ma joue ne se retrouve collée aux portes !".

Quand on prend le métro, on se sent comme dans un autre monde. C'est vraiment la jungle. Ca donne pas du tout envie de se déplacer dans Paris en métro" regrette Camille.

L'étudiante, mascara recourbant sur les cils, est encore choquée de sa rencontre de la veille, ligne 4 : "une femme crachait par terre". La ligne fushia est deuxième sur le podium de fréquentation (après la 1), avec ses 674.000 passagers quotidiens. "C'est une ligne d'incivilités" reprend la jeune fille. Elle tempère :

Je sature... Mais c'est peut-être parce que je passe 1h30 dans les transports tous les jours."

Les lignes saturent elles aussi. Surtout au moment des trajets domicile – travail, qui ne représentent "que 18 % des trajets effectués sur le réseau", précise Elisabeth Gouvelal. "Sauf que ce sont aussi les trajets les plus longs, qui pèsent sur les usagers". Alors pourquoi ne pas essayer de désengorger la version française du *tube* ?

Les transports dans les programmes

C'est précisément l'objet d'étude de l'institut d'aménagement et d'urbanisme. L'idée : décharger les zones denses. Comment ?

Inciter les gens à marcher pendant un quart d'heure plutôt que d'encombrer le métro pour deux stations" explique la directrice du département mobilité et **transport** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/transport>).

Et pour ceux qui ont le triple de temps de déplacement ? La mode est au "combo". La "mobilité douce" est le motto d'**Anne Hidalgo** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/anne-hidalgo>), candidate **PS** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/parti-socialiste>) pour la Mairie de Paris. "Les transports doivent-être plus flexibles", les gens devront pouvoir combiner rail, cycles et moteur. Au programme : doubler le kilométrage de pistes cyclables, étendre l'autolib' à l'ensemble de la métropole parisienne et créer sa version scooter : le scootlib.

Côté **UMP** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/ump>), "il faut réduire la place de la voiture individuelle à Paris". Le plan de **Nathalie Kosciusko-Morizet** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/nathalie-kosciusko-morizet>), candidate en lice pour la capitale : doubler le nombre de places de parking, "un bon moyen de réduire la circulation de ceux qui cherchent une place".

A l'extrême droite, pour "faciliter la circulation des automobilistes", Wallerand de Saint Just (FN) veut faire des transports en communs une des grandes causes pour sa première mandature.

Mélody Locard - Le Nouvel Observateur