

# Auto, tramway, métro...

La voiture demeure l'un des moyens de transport les plus utilisés en Ile-de-France. Mais alors que dans la capitale plus de la moitié des ménages n'a pas de véhicule, dans la grande banlieue elle reste reine. Seule solution pour lutter contre les bouchons : le développement des lignes de transports en commun.

**I**l est 5 heures, Paris s'éveille », chantait Jacques Dutronc en 1968. Dans une version 2014, il pourrait ajouter « il est 8 heures, le périph bouchonne ». Selon l'étude V-Traffic dévoilée en janvier dernier (1), 70 % du périphérique est embouteillé à cette heure de la matinée! Quarante et un ans après son inauguration, le périph n'est donc pas seulement l'axe le plus emprunté d'Europe, il est aussi le plus saturé. Le pire tronçon? A 8h30, on roule au pas (ou pas du tout!) entre porte d'Auteuil et porte d'Orléans. Dix minutes plus tard, c'est entre porte d'Orléans et porte de Bercy que ça colle. A 8h55, on s'énerve entre porte de Bagnole et porte de Bercy. Le soir, ces trois tronçons sont aussi les plus embouteillés. Bref, c'est l'en-

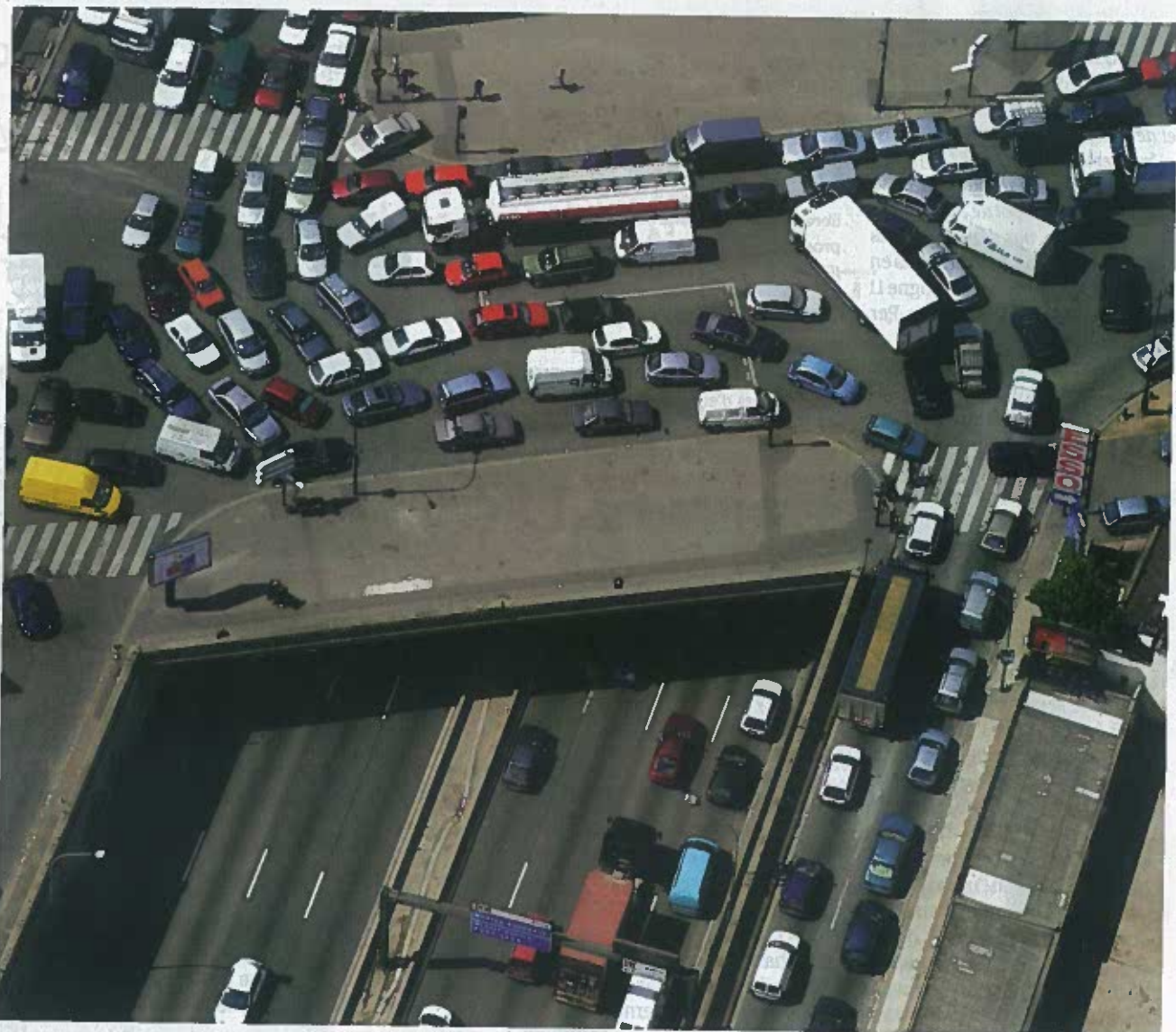
fer aux portes de Paris! Les trajets de la banlieue vers la capitale ne sont pas davantage une partie de plaisir. Toujours selon V-Traffic, c'est même de pire en pire. Entre 2010 et 2013, le nombre de kilomètres d'embouteillages en Ile-de-France a bondi de 26 % durant les heures de pointe! Heureux ceux qui n'empruntent jamais l'autoroute A6 (à partir d'Evry), la nationale N118 (des Ullis) ou l'A4 (de Torcy), les trois axes les plus saturés le matin et le soir. La faute à divers gros travaux d'aménagement, notamment sur les 22 tunnels de la région. Un mai provisoire pour un bien futur à condition... que le nombre de déplacements en voiture se stabilise. C'est justement ce qu'a révélé la dernière Enquête globale Transport (EGT) de l'Observatoire de la Mobilité en Ile-de-France

**Dans Paris** la voiture est délaissée au profit des transports en commun.

(Omnil) publiée en septembre 2012. Selon celle-ci, l'ensemble des déplacements a bondi de 17 % depuis 2001, ceux en voiture ont augmenté de seulement 0,6 %. L'homo francilien du XXI<sup>e</sup> siècle serait donc toujours plus mobile et de moins en moins accro à sa bagnole? Pas si vite. D'abord, le niveau reste élevé. Sur les 41 millions de déplacements quotidiens en Ile-de-France, 38 % se font en voiture. Ensuite, tout dépend de l'endroit où l'on se trouve.

Dans Paris intra-muros, la voiture est délaissée. D'ailleurs, aujourd'hui 55 % des ménages n'en possèdent pas. La petite couronne suit le même chemin, près du tiers des habitants s'en passent désormais. C'est un vrai virage depuis 1976, année de la première enquête. En revanche, en grande couronne,





rien n'a vraiment changé. 47 % des ménages possèdent une voiture et 41 % au moins deux. Conséquence: le trafic ne cesse d'augmenter. En dix ans, les déplacements en voiture ont même grimpé de 12 %. Faute de RER et de Transiliens fiables et suffisants (*lire l'article page VI*), les habitants de la grande banlieue n'ont d'autres choix que de prendre leur véhicule. Le Grand Paris Express ou Supermétro devrait changer la donne mais seulement à l'horizon 2030 (*lire page XII*). Avec ses quatre nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18), ses deux lignes prolongées (11 et 14) et ses 72 nouvelles gares, le réseau de métro automatique permettra enfin de sortir du quasi-tout-voiture en grande couronne qui pénalise ses habitants, congestionne le tra-

**Quarante et un ans** après son inauguration, le périph n'est donc pas seulement l'axe le plus emprunté d'Europe, il est aussi le plus saturé.

fic dans toute la région et pollue l'air des 12 millions de Franciliens. En 1976, la moitié des déplacements s'effectuaient hors de Paris, contre 70 % aujourd'hui. Alors en 2030...

D'autres moyens de transports, très au point comme les télécabines (*lire page VIII*), sont à l'étude. En attendant, ceux qui fonctionnent déjà à grande échelle ne cessent de se développer. Le métro parisien est de plus en plus banlieusard, avec, depuis décembre 2012, le prolongement de la ligne 12 de Porte-de-la-Chapelle à Front-Populaire et, depuis mars 2013, celui de la ligne 4 de Porte-d'Orléans à Mairie-de-Montrouge. Fin 2017, la 12 rejoindra la nouvelle station Mairie-d'Aubervilliers et, fin 2019, la 4 celle de Bayeux, future station

du NGP. Problème: la ligne fonctionne de moins en moins bien. Dans le bilan 2013 sur la ponctualité des lignes que vient de présenter le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (Stif), l'Indicateur d'offre aux heures de pointe, déjà mauvais en 2012, a été catastrophique l'an dernier. Même la 13, la ligne maudite du réseau métropolitain, a fait mieux. L'explication est simple: des portes palières ont été installées dans ses stations les plus chargées et un nouveau système de gestion des trains a été mis en place. Mais pour vraiment désaturer la 13, il faudra attendre le prolongement de la 14 au nord de Saint-Lazare jusqu'à Mairie-de-Saint-Ouen fin 2017. « Ces délais risquent de ne pas être tenus, avertit cependant Marc Pellissier, »

► secrétaire général de l'Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France (Fnaut), si l'on compare les chantiers de prolongement de la 12 et de la 14, qui devront être livrés en même temps, le tunnel est déjà fait pour le premier mais pas pour le second. Quant au dépôt de Saint-Ouen, il n'est toujours pas dépollué. » Les travaux pourraient être terminés en même temps que ceux de la ligne 11 prolongée jusqu'à Rosny-Bois-Perrier... fin 2019.

A côté du métro, le bus est bien sûr l'autre grand moyen de transports en commun. Simples ou articulés, au milieu de la circulation ou en site propre, ils sillonnent Paris, la petite et la grande couronne en tous sens et à toute heure. On compte aujourd'hui 347 lignes, dont 60 à Paris, qui desservent plus de 12 500 arrêts en Ile-de-France. Mais la vraie star, aujourd'hui, c'est le tramway. Au point que dès qu'une nouvelle ligne est ouverte, on se demande quand elle sera saturée! Le T5, de Marché-Saint-Denis à la gare de Garges-Sarcelles, inauguré en juillet dernier, connaît déjà une fréquentation digne d'une ligne bien rodée. Comment expliquer un tel sous-calibrage? Le projet date des années 1990, une époque où l'utilisation des transports en commun était stable. Pour autant, les bus étaient déjà saturés, notamment les jours de marché. Bref, dans le genre mauvaise anticipation (sans oublier les retards sur les travaux), c'est un cas d'école

**LIBRE-SERVICE**

**LE SACRE DE LA PETITE REINE**

En dix ans, le vélo a fait son chemin. Le nombre quotidien de déplacements à bicyclette a doublé en Ile-de-France entre 2001 et 2010 (650 000 par jour) selon l'Omnil. Mais le vrai tournant remonte à 2007 quand le système de vélo en libre-service a été mis en place à Paris et en proche banlieue. « Le Velib' a fait du bien au vélo. Il l'a rendu crédible », reconnaît Kiki Lambert, porte-parole de l'association Mieux se déplacer à Bicyclette. Aujourd'hui, dans les rues, on compte deux vélos pour un Velib'. Mais le vélo n'est pas encore légitime dans l'esprit de tous les conducteurs d'engins motorisés. Entre les coups de klaxon, les insultes, voire les intimidations, les cyclistes restent perçus comme des intrus. Pourtant, les vélos ont bien des qualités pour la collectivité : ils n'émettent ni bruit ni pollution et prennent peu de place dans l'espace public. « Et un euro investi dans le cycle, c'est cinq euros d'économie dans la santé ! »



C. F. « Le Velib' a fait du bien au vélo. »

d'autant que le système choisi, le tramway pneumatique, offre moins de places (127) qu'un tramway sur fer, comme par exemple le T1. Celui-ci en compte 160, mais les conditions de voyage ne sont pas non plus glorieuses. « L'exploitation de cette ligne n'est plus satisfaisante et l'exaspération gagne chaque jour un peu plus les milliers de voyageurs qui l'utilisent », a même convenu Stéphane Troussel, président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis, le 18 février dernier. Une manière de renvoyer la responsabilité

au Stif présidé par... Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional d'Ile-de-France. Eh oui, le millefeuille territorial pénalise aussi le tramway... L'Etat, la Région, les départements et les communes traversés sont tous décisionnaires sur le choix du tracé et du matériel. « Et chaque élu a ses petites exigences... », soupire Marc Pellissier. Au final : les lignes de tramway ne sont pas vraiment en réseau et chacune a son propre dépôt! Un comble à l'heure du Grand Paris... **CLAIRE FLEURY**

**HOMMES, FEMMES**

**Le genre des déplacements**

Qui prend plus son scooter que le bus ? Qui pratique plus la marche que le vélo ? A l'heure des débats sur les théories du genre, l'étude de l'Observatoire de la Mobilité en Ile-de-France (Omnil) est amusante. Aujourd'hui, les hommes et les femmes d'Ile-de-France se déplacent autant, mais pas tout à fait de la même manière. Sans surprise, les premiers sont plus adeptes de la voiture - surtout s'il n'y en a qu'une dans le foyer ! -, des deux-roues motorisés et du vélo. Les secondes sont les plus assidues dans les transports collectifs. Elles sont minoritaires seulement là où les décisions sont



Les femmes se déplacent plus à pied.

prises : Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (Stif) compte en effet 10 femmes pour 21 hommes... Autre différence, les femmes se déplacent plus à pied (42 %) que les hommes (35 %). Pour autant, la marche reste globalement le premier mode de déplacement (39 %), surtout dans le cœur d'agglomération (Paris et la petite couronne). Trottoirs élargis, meilleures signalétiques, messages de santé publique... tout incite les Parisiens et les habitants de la petite couronne à user leurs semelles dans les rues plutôt que leurs nerfs dans les transports. Voilà un point qui ne fait pas débat. **C. F.**