



Le petit Paris, capitale mondiale du transport en commun

[FranceSmart Cités](#) | Repéré par [Jean-Laurent Cassely](#)

11.10.2016 - 15 h 12 mis à jour le 11.10.2016 à 15 h 12

Un classement place Paris première grande métropole du monde pour l'accessibilité aux transports en commun. Un résultat à nuancer une fois franchi le périph.

Un rapport d'un think tank américain, l'Institute of Transportation and Development Policy (ITDP), est particulièrement repris en France. Et pour cause, il classe la capitale française au premier rang pour l'accessibilité aux transports en commun. Une proportion imbattable de 100% des Parisiens résident à une distance à portée de marche à pied (un kilomètre maximum) d'un arrêt de bus, de métro ou de tramway. Paris fait donc mieux que 25 autres métropoles dont Londres, New York ou Pékin.

Ce score parfait s'entend pour Paris intra-muros uniquement puisqu'en franchissant le périphérique, écrit le site The Local, [la proportion tombe à un habitant sur deux](#) bien connecté aux transports en commun, ce qui est plus faible que pour les agglomérations de Barcelone ou de Londres. Une nouvelle illustration de la très nette coupure Paris / banlieue et, au-delà, entre le territoire de la capitale et sa vaste agglomération de 10 millions d'habitants (7 millions si on s'en tient à la métropole du Grand Paris).

A Paris, la colonne vertébrale du réseau de métro dont le maillage est très fin a été construite avant l'avènement du tout-voiture, les principales lignes [ayant été inaugurées au tout début du XXème siècle](#). Ce sont surtout les prolongements de lignes vers la première couronne qui datent des Trente Glorieuses et après. Dans The Local, le président de l'ITDP considère que Paris est «*un des principaux exemples d'une ville qui s'est étendue au-delà des limites administratives sans plan de transport régional*». Avec 2,5 milliards d'habitants supplémentaires dans les villes en 2050, l'institut regrette que la voiture soit privilégiée comme moyen de transport pour absorber la croissance urbaine. La métropole du Grand Paris compte sur la construction de [la future boucle de métro](#) pour compenser ces inégalités. Reste que le tout-métro ne sera pas un remède miracle à l'organisation du territoire francilien. Comme le notait [le géographe Laurent Chalard sur Slate](#), des tronçons et des stations du futur métro obéissent plus à des raisons symboliques (dans des banlieues peu denses de Seine Saint Denis) ou à des souhaits d'affichage (le plateau de Saclay qui concentre des grandes écoles, universités et centres de recherche, où l'habitat est diffus et peu dense) qu'à une logique de desserte de masse.