

Quelques commentaires sur le rapport du Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris

Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste – Université de Lille
frederic.heran@univ-lille1.fr – <http://heran.univ-lille1.fr>

Le 28 novembre 2017

La lecture attentive du document intitulé *Fermeture des voies sur berge rive droite à Paris. Bilan du suivi et de l'évaluation un an après*, paru en novembre 2017, laisse rêveur. 1/ Le sujet n'est pas vraiment mis en perspective et 2/ le rapport interprète abusivement des données partielles. De plus, le document contient trois pages de « Conclusions du Comité » (p. 5-7) dont le contenu est souvent en décalage avec le corps du rapport qui suit (p. 8-86). C'est pourquoi, nous distinguerons ci-après les « Conclusions » du « Rapport ».

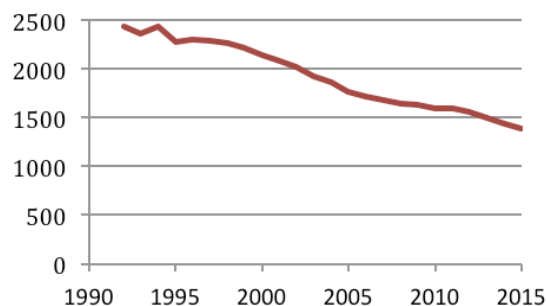
I/ UN MANQUE DE MISE EN PERSPECTIVE

Pour comprendre le projet de la ville, il faut le resituer dans le temps long des politiques de déplacements menées à Paris depuis plusieurs décennies et le replacer dans le contexte européen et mondial de ce type d'initiatives.

Une baisse du trafic automobile qui a commencé dès les années 1990

Le Rapport affirme : « Depuis le début des années 2000, on constate une baisse progressive de la circulation routière dans Paris intra-muros, entre 3 et 5 % par an selon l'indicateur trimestriel de trafic du Bulletin de l'Observatoire des déplacements de la ville de Paris. » (p. 12) En fait, selon ce même indicateur, le trafic a déjà baissé de 12 % entre 1992 et 2000 (voir la figure ci-après). Et les EGT (enquêtes globales transport) confirment que la baisse a atteint 15 % entre 1991 et 2001.

Évolution de la circulation automobile en véhicules-kilomètres par heure entre 7 h et 21 h ramenés au km d'axe instrumenté



Manifestement, la majorité actuelle à la Région ne souhaite pas rappeler que **c'est la droite qui a commencé à réduire le trafic automobile** et non la gauche qui n'a fait que poursuivre la tendance. Concrètement, Jacques Chirac (maire de 1977 à 1995) a multiplié les potelets pour protéger les trottoirs du stationnement illicite, puis Jean Tibéri a lancé le premier plan vélo fin janvier 1996 en créant des pistes cyclables sur les artères et des zones 30 dans les quartiers.

Une baisse du trafic automobile de presque moitié en 25 ans¹

Depuis 1900, hormis pendant les deux guerres mondiales, la circulation automobile n'a cessé d'augmenter à Paris, jusqu'à culminer vers 1990. Depuis lors, selon les EGT, entre 1991 et 2010, la mobilité journalière en voiture des résidents parisiens a chuté de 46 % et les déplacements intéressant Paris en voiture ont baissé de 37 %. Les comptages de la mairie de Paris confirment qu'entre 1992 et 2015, dernière année disponible, le trafic automobile a baissé de 43 % sur les artères. Le trafic a également fortement diminué de 29 % en moyenne sur les nationales et départementales menant à Paris (source : DIRIF). La baisse a aussi concerné dans une moindre mesure le réseau autoroutier : - 12 % sur le boulevard périphérique (source : *Bilans des déplacements*) et - 13 % en moyenne sur les autoroutes arrivant sur le périphérique (source : DIRIF). De plus, toujours entre 1992 et 2015, la vitesse moyenne du trafic a décliné fortement : - 28 % sur les artères (de 20,9 km/h à 15,0 km/h) et - 16 % sur le périphérique (de 46,2 km/h à 38,9 km/h) (source : *Bilans des déplacements*).

En 25 ans, les déplacements en métro ont augmenté de 30 %, les déplacements en deux-roues motorisés ont plus que doublé mais stagnent depuis 2008 et les déplacements à vélo ont été multipliés par 10 et continuent leur forte progression. On se déplace aujourd'hui trois fois moins en voiture qu'en métro et, avant 2030, il pourrait bien y avoir plus de cyclistes que de voitures dans les rues.

Comment les habitants parviennent-ils à s'adapter ? D'abord parce qu'il existe à Paris une forte mobilité résidentielle : plus de 5 % des résidents emménagent ou déménagent chaque année : les nouveaux arrivants choisissent presque tous de ne pas se déplacer en voiture dans Paris. Pour les autres habitants, une multitude d'événements privés (nouveau travail, arrivée d'un enfant, retraite...) ou extérieurs (grève du métro, arrivée de Vélib', attentat...) leur ont permis de reconsidérer leurs habitudes de déplacement. Les injonctions des autorités ont très peu d'effets.

Une baisse du trafic automobile dans le centre de toutes les grandes villes occidentales

Ce mouvement de baisse du trafic n'est pas propre à Paris. La voiture reflue partout dans le centre des grandes villes et toujours pour les mêmes raisons : encadrement du stationnement illicite, retour du tramway et création d'aménagements cyclables qui prennent de la place à la voiture, reconquête des espaces publics en faveur des piétons, des plantations, d'une plus grande urbanité, baisse des vitesses limites dans les quartiers, sur les artères et sur les autoroutes. Paris ne se distingue en rien de ce qui se passe ailleurs et n'est ni en pointe, ni vraiment en retard.

Un retour de la croissance en Île-de-France qui a sûrement quelques effets sur le trafic

À aucun moment, le rapport ne signale que l'économie francilienne connaît une nette embellie depuis un an. Dans son dernier tableau de bord mensuel, la CCIP (Chambre de commerce et d'industrie de Paris Île-de-France) constate que l'emploi salarié marchand a augmenté de 1,8 % en un an, entre le 2^e trimestre 2016 et le 2^e trimestre 2017. Le taux de chômage francilien est « au plus bas depuis 5 ans ». Il est très probable que cela a contribué à accroître la congestion du trafic.

¹ Tout ce paragraphe reprend quelques éléments de notre article : « À propos du report modal. Les enseignements du cas parisien », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 71, 2017, p. 99-124.

2/ DES INTERPRETATIONS ABUSIVES

L'existence d'une « évaporation du trafic » a été l'un des arguments clés de la ville de Paris. Mais le Comité n'a pas sérieusement examiné la question.

Deux définitions différentes et incorrectes de l'évaporation du trafic

Dans les Conclusions du comité, l'évaporation du trafic est définie simplement comme la « renonciation à se déplacer » (p. 5). Dans le Rapport, on parle plus largement de « changement de mode, changement de destination, renonciation au déplacement » (p. 13) Ces définitions sont toutes les deux erronées. Le changement de mode, appelé aussi report modal, ne fait pas partie de l'évaporation du trafic. Dans ce cas, on sait où sont partis les usagers : ils ont pris le métro ou le bus, roulent en deux-roues motorisé ou à vélo, voire marchent. Ils ne se sont pas « évaporés ». L'évaporation du trafic ne concerne que le changement de destination et la renonciation au déplacement.

Il y a une méconnaissance manifeste du phénomène qui n'est visiblement pas pris au sérieux. Certes, il est vrai que l'expression est bizarre et paraît bien peu scientifique. Il vaudrait mieux parler de « trafic déduit », car il s'agit d'un phénomène symétrique du « trafic induit ». Les deux concepts sont parfaitement définis et analysés dans la littérature anglo-saxonne².

Des propos contradictoires sur l'évaporation du trafic

Dans les Conclusions, le Comité affirme : « Aucun phénomène d'évaporation du trafic (...) n'a pu être observé ou établi plus d'un an après la fermeture de la voie. » (p. 5) Une lecture rapide laisse entendre qu'il n'y a pas eu d'évaporation du trafic. C'est ce qu'a compris en toute bonne foi l'AFP et la lettre de MobiliCités qui concluent à « Une absence d'évaporation du trafic ».

Mais cette phrase signifie en fait qu'**il est impossible d'établir s'il y a eu, oui ou non, évaporation du trafic**, comme le précise beaucoup plus clairement le Rapport : « Pour quantifier cette évaporation dans une aire correspondant à la zone d'influence de la voie (ensemble des communes origine destination), il faudrait mettre en place une enquête spécifique permettant de suivre les déplacements des usagers de la voie avant la mesure et après la mesure. (...) On peut regretter que personne n'ait anticipé cette demande lors de l'étude d'impact. » (p. 13) Il est donc impossible de quantifier le phénomène reconnaît le Rapport, faute d'étude avant / après. Il le redit à demi-mots plus loin : « L'estimation de l'évaporation de trafic s'avère complexe en l'absence d'une connaissance fine de l'état initial avant fermeture et en particulier des origines et destinations des usagers. » (p. 15) Et de fait, il ne cherche pas à évaluer cette évaporation.

À vrai dire, si le phénomène d'évaporation du trafic n'existait pas, il serait impossible de réduire le trafic automobile dans Paris autant qu'il l'a déjà été depuis 25 ans.

Une tentative d'évaluation de l'évaporation du trafic

On dispose tout de même de quelques éléments permettant d'avoir une idée de cette éventuelle évaporation. Il y avait 43 000 véhicules par jour sur la voie rive droite en 2014 (p. 13),

² Phil B. GOODWIN, "Empirical evidence on induced traffic: a review and synthesis", *Transportation*, 23(1), 1996, p. 35-54. Sally CAIRNS, Stephen ATKINS and Phil B. GOODWIN, "Disappearing traffic? The story so far", *Municipal Engineer*, 151, March 2002, Issue 1, p. 13-22.

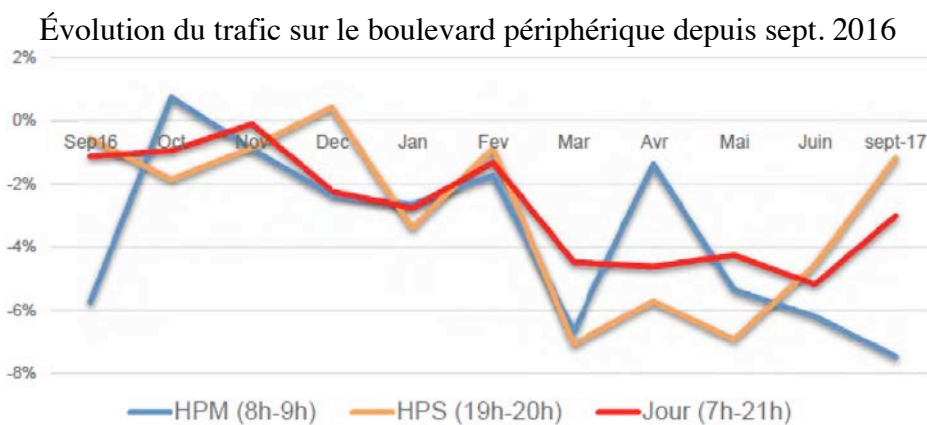
soit, 52 000 déplacements (en prenant un taux d'occupation des véhicules de 1,2). Que sont devenus ces déplacements de personnes ? Ils utilisent d'abord les deux axes parallèles :

- 15 000 véhicules, soit 18 000 déplacements, se sont retrouvés sur les quais hauts (p. 19),
- 5 000 véhicules, soit 6 000 déplacements, circulent maintenant boulevard Saint-Germain.

Mais : « Cette hausse se réduit à + 2 000 véhicules par jour [2 400 déplacements] sur les trois derniers mois. » (p. 21)

Total : 17 000 véhicules (15 000 + 2 000) sur 43 000 = 40 % (et non « un peu moins de 50 % », comme il est dit p. 23). Les 26 000 véhicules restants, soit 31 000 déplacements, estime le Rapport « cherchent un itinéraire de contournement en dehors de ces deux axes principaux. » (*ibid.*) D'emblée les auteurs n'imaginent aucun report modal et encore moins une évaporation du trafic.

Le périphérique sud a-t-il absorbé une partie du trafic ? C'est probable, mais le Rapport indique clairement que le trafic sur l'ensemble du boulevard périphérique a bien continué à baisser depuis septembre 2016 (p. 48, voir le schéma ci-après). En tout cas, il est impossible qu'il ait absorbé 26 000 véhicules par jour puisqu'il était déjà auparavant très congestionné.



Quant à l'A86, les Conclusions laissent clairement entendre que la fermeture des voies sur berge rive droite a augmenté le trafic sur cette voie : « Les reports de circulation depuis la voie fermée au trafic sont allés au-delà de l'hypercentre parisien, jusqu'au boulevard périphérique et ses abords au sud-ouest. On a pu également observer des évolutions significatives du trafic dans le sens ouest-est sur l'A86 sud. » (p. 5) Mais le Rapport affirme au contraire : « Ainsi, au terme de 10 mois de suivi des conditions de circulation sur l'A86, nous constatons que les évolutions vers une tendance à la hausse ou à la baisse ne sont pas significatives. » (p. 32)

Même si le périphérique, voire l'A86 ou d'autres voiries dans les Hauts-de-Seine, ont absorbé quelques-uns des véhicules rejetés par les voies sur berge fermées (imaginons qu'ils soient 5 000), force est de constater qu'il reste des personnes qui ont dû se reporter vers d'autres modes (dans ce cas 25 000).

À propos des transports publics, l'étude des 25 lignes de bus concernées montre que : « La fermeture des voies sur berge à la circulation routière n'a pas eu d'effet notable sur la fréquentation des lignes de bus qui desservent le secteur directement impacté par cette mesure. » (p. 80) Et l'on ne dispose d'aucunes données pour le métro (notamment la ligne 1...) ou le RER A et C. Personne n'a pensé étudier cet éventuel report modal... C'est dire combien le Comité s'est très peu soucié d'analyser l'évaporation du trafic.

Certains usagers se sont peut-être aussi tournés vers les deux-roues, motorisés ou non, voire la marche. Là encore, on n'en sait rien.

Le reste, s'il existe, s'est évaporé !

Résumé de la tentative d'évaluation de l'évaporation du trafic

		Véhicules	Déplacements
Trafic supprimé	Voies sur berge	- 43 000	- 51 600
Report de trafic sur d'autres voies	Quais hauts	+ 15 000	+ 18 000
	Bd Sont-Germain	+ 2 000	+ 2 400
	Périphérique	+ 5 000 ?*	+ 6 000 ?*
	A86		
	Autres voiries		
Reste à trouver		+ 21 000	+ 25 200
Report modal	Bus		0 ?
	RER, métro		?
	2RM, vélo, marche		?
Trafic évaporé		?	?

* Estimation très hypothétique.

EN CONCLUSION

Pourquoi se focaliser soudain sur la fermeture des voies sur berge rive droite ? Il y a déjà eu par le passé bien d'autres initiatives qui ont réduit le trafic de façon comparable : pistes cyclables sur certains boulevards puis tramway des Maréchaux décidés par la droite, couloirs de bus protégés, axes civilisés et plusieurs places aménagés par la gauche. Visiblement, la fermeture de la voie Georges Pompidou est un symbole fort qui crispe les positions.

Faut-il continuer à laisser la possibilité aux véhicules de transiter par le cœur de la Capitale ? De nombreuses grandes villes ont supprimé ou réduit fortement ce transit. C'est le cas notamment de Strasbourg, Bordeaux, Nantes, Lille, Grenoble, Lyon, Tours, Orléans, Brest, Caen... Et aussi de Londres, Oslo, Milan, New York, San Francisco, Séoul, etc. L'économie de toutes ces villes ne s'est pas effondrée, bien au contraire. Un centre apaisé est aussi un facteur d'attractivité. À Paris, malgré les rapports alarmistes de la CCIP, la division par presque deux du trafic automobile en 25 ans n'a pas eu de conséquences négatives.

Il est clair que **la piétonisation des voies sur berge n'est qu'une étape dans une pacification progressive de la ville et une reconquête des espaces publics**. L'objectif n'est pas de réduire la pollution ou le bruit dans tout Paris, en quelques mois, avec une seule mesure localisée : c'est impossible et absurde. **Le but est de réussir à long terme une « transition écomobile »** grâce à une politique de déplacements globale conduisant à un nouvel équilibre entre l'ensemble des modes de déplacement, avec priorité aux piétons, puis aux cyclistes, aux bus et enfin aux seuls usages nécessaires des véhicules motorisés pour les livraisons, les secours, les taxis, les handicapés, les artisans... Et c'est cette politique qu'il faudra évaluer le moment venu, à l'approche des élections municipales.

Enfin, comment peut-il exister un tel décalage entre les Conclusions et le contenu du Rapport ? Pourquoi tant d'erreurs et omissions et même de manipulations, qui visent presque toutes à déconsidérer le projet de la ville ? **Le Comité a manifestement instrumentalisé l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France** en l'obligeant à réaliser une étude qui n'a pas de sens. Cette agence d'urbanisme de renom international, aux équipes talentueuses, n'a pas à servir les desseins politiques à court terme des dirigeants de la Région, qu'ils soient de droite comme de gauche.