

02

LE FAIT DU JOUR

SAMEDI 6 NOVEMBRE 2010

Paris et sa région, champions

SAMEDI 6 NOVEMBRE 2010

LE FAIT DU JOUR | 03

d'Europe des bouchons

Paris et sa région, champions

CIRCULATION. Selon une étude américaine, les plus gros embouteillages en Europe se situent autour de Paris. Nos conseils pour éviter de perdre ses nerfs soixante-dix heures par an dans le trafic.

Première, point mort, première, point mort... il suffit de se poster un mardi matin entre 8 heures et 9 heures aux abords d'un des grands axes routiers franciliens pour constater que les automobilistes parisiens sont les champions toutes catégories du pare-chocs contre pare-chocs. Une étude américaine vient même de décerner à Paris le titre peu enviable de métropole « la plus embouteillée d'Europe ».

Un réseau routier trop attractif

En s'appuyant sur les données de l'office européen des statistiques Eurostat, une société d'info trafic américaine, baptisée Inrix, conclut que Paris est la ville la plus engorgée d'Europe, devant Londres et le bassin de la Ruhr en Allemagne. Selon l'Inrix, l'Ile-de-France concentre à elle seule huit des dix pires points noirs routiers d'Europe. Les conducteurs franciliens y perdent 70 heures par an coincés dans les bouchons.

Une autre étude, menée en juillet dernier par IBM auprès de plus de 8 000 automobilistes de 20 villes du monde, montrait déjà que Paris avait

la plus longue durée d'embouteillages des villes européennes. « Avec plus de 600 km de rocadés et d'autoroutes, l'agglomération parisienne est l'un des réseaux les plus denses et les plus performants d'Europe, ce qui explique son attractivité pour les automobilistes », souligne Manuel Martinez, responsable de la coordination régionale du trafic à la direction des routes. Revers de la médaille : des bouchons moyens de 150 à 200 km tous les matins et tous les soirs. « Paris a fait d'énormes efforts pour favoriser les transports publics mais dans les zones périurbaines, le réseau n'est pas de bonne qualité et les banlieusards se sentent laissés pour compte, souligne Michel Dubromel, responsable de la mobilité à France Nature Environnement. Du coup, les gens n'ont pas d'autre choix que de se rabattre sur leur voiture. C'est le reflet d'une politique d'infrastructures qui a toujours favorisé le routier. Mais plus il y a de routes, plus il y a de bouchons. » Sur 35 millions de déplacements quotidiens en Ile-de-France, 17 millions sont aujourd'hui effectués en véhicule motorisé.

FREDERIC MOUCHON



REPÈRES

■ **Les dix villes** les plus congestionnées de France sont Paris, Lyon, Lille, Limoges, Bordeaux, Rouen, Marseille, Grenoble, Nantes et Poitiers d'après l'Inrix* qui a étudié les principales routes dans les 27 plus grandes zones urbaines.

■ **Le pire jour de circulation** en France est le jeudi, la pire matinée de la semaine le mardi et la pire plage horaire de circulation le mardi de 8 heures à 9 heures.

■ **Le meilleur jour de circulation** est le lundi ; le meilleur matin de la semaine le vendredi. La meilleure plage horaire se situe le lundi de 6 heures à 7 heures.

■ **Sept des dix zones** d'engorgement en Ile-de-France concernent le périphérique sud. Le tronçon le plus encombré est une portion de 400 m du périphérique extérieur à la porte d'Ivry, engorgée en moyenne 90 heures par semaine.

* Source : étude Inrix (société d'info trafic américaine) menée sur des statistiques sur le temps passé par les conducteurs dans le trafic.

« Un peage urbain ? Cela pourrait être une solution »

JEAN-CLAUDE RUYSSCHAERT ● directeur régional de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France

La Direction régionale de l'équipement et de l'aménagement a une mission d'observation et de propositions pour l'élaboration des politiques d'aménagement du territoire, notamment dans les domaines des transports et d'urbanisme.

Pourquoi l'agglomération parisienne est-elle l'une des plus embouteillées d'Europe ?

JEAN-CLAUDE RUYSSCHAERT. Les zones d'emploi étant concentrées autour de la capitale, le réseau routier a été historiquement organisé en Ile-de-France en étoile autour de Paris. Il y a donc une tendance naturelle pour les automobilistes à converger tous ensemble et tous au même moment vers la capitale, voire à la traverser pour aller d'une banlieue à l'autre. 30 % des véhicules qui empruntent les voies sur berge font du transit d'est en ouest, ou inversement. Et, en grande périphérie, certaines rocade de contournement de Paris ne sont pas encore totalement terminées, comme le bouclage de l'A 104. Les transports en commun ne sont pour l'instant pas assez attractifs pour inverser cette tendance.

Comment décongestionner les routes ?

En modernisant les transports en commun. Ce n'est qu'en rendant les RER plus attractifs, plus réguliers, plus sûrs que l'on réduira le trafic automobile. Le conseil régional a déjà engagé avec la RATP la modernisation des RER et multiplié les projets de tramways. Le Grand Paris est aussi censé répondre au problème de liaison de banlieue à banlieue.

Les travaux liés à la création du tramway à Paris et des lignes de bus en site propre n'ont-ils pas contribué à augmenter les bouchons à l'entrée de la capitale ?

Cela a surtout conduit les Parisiens à

moins utiliser leur voiture et à privilégier les transports en commun.

Faudrait-il instaurer un système de péage urbain, comme à Londres, pour limiter le trafic ?

C'est vrai que cela favorise la fluidité car les péages urbains incitent les citadins à laisser leur voiture au garage. Cela pourrait être une solution en Ile-de-

France, mais ce serait une option socialement très compliquée à faire adopter aux Franciliens car certains pourraient y voir une forme de ségrégation, la voiture n'étant plus réservée qu'aux automobilistes les plus riches.

Quelles autres options pourraient être envisagées ?

Il y a une panoplie de solutions possi-

bles pour réduire les embouteillages. On réfléchit notamment à l'aménagement de voies dédiées au bus et au covoiturage sur les autoroutes franciliennes. On peut aussi décider de réguler la circulation sur certaines sections en limitant la vitesse à 60 ou 70 km/h, ce qui permet d'écouler le trafic au maximum. Il faudra enfin faire

sauter localement des points noirs de congestion en faisant des aménagements au cas par cas. Comme sur l'A 4, où la bande d'arrêt d'urgence est utilisée comme voie auxiliaire aux heures de pointe pour fluidifier le trafic.

PROPOS RECUEILLIS PAR
F.M.

VOIX EXPRESS

Quelle stratégie adoptez-vous pour éviter les bouchons ?



(LP/ALAIN AUBOIROUX)

Karim Mlahfi

31 ans
chef d'entreprise
Paris (XVIII^e)

« **Je diversifie le plus possible les moyens de transport.** Je prends ma voiture quand ça ne roule pas trop mal, mon scooter quand je suis pressé et que je ne veux pas perdre de temps dans les bouchons, et dès qu'il fait beau, mon vélo ! Avec cette technique, je ne me débrouille pas trop mal. Mais avant de choisir mon mode de transport, je me renseigne sur l'état du trafic en regardant BFM TV. »



Michel Cottot

61 ans
entrepreneur en BTP
Maisons-Laffitte (78)

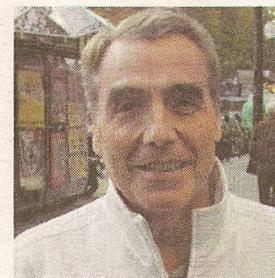
« **Ma solution, c'est la moto.** Je ne suis pas le seul à avoir troqué la voiture contre un deux-roues. Lorsque je roule place de l'Etoile, j'ai parfois l'impression d'être à Saïgon ! Pour l'itinéraire, je choisis toujours la ligne droite, d'un point à un autre. C'est plus rapide, en cas d'embouteillages. La moto permet de passer d'une file à l'autre facilement, de circuler plus vite. Mais jamais sur les trottoirs ! »



Nadine Zinutti

53 ans
fonctionnaire territoriale
Nanterre (92)

« **J'essaie de prendre les grands axes** et, le plus souvent, le périphérique. Même s'il est encombré c'est tout de même là que l'on roule le mieux quand Paris est totalement saturé. Et lorsque ce n'est vraiment pas possible, je prends la première sortie et je longe le périph. En revanche, quand je dois aller dans le centre de Paris, je renonce à la voiture : les parkings sont trop chers et les bouchons permanents. »



Jean-Pierre Fabre

60 ans
auteur de polars
Paris (XVII^e)

« **J'évite les horaires auxquels la ville est impraticable.** Pour cela, je me renseigne avant, en consultant Internet et en écoutant la radio. Quand je ne peux pas éviter de me déplacer, j'utilise un GPS pour contourner les artères trop embouteillées... Et je me sers aussi de ma bonne connaissance de Paris : en tant qu'ancien officier de gendarmerie, je sais débusquer les itinéraires de contournement. »



Mylène Pastor

50 ans
secrétaire
Meaux (77)

« **Mon GPS, je l'utilise systématiquement** lorsque des bouchons importants sont annoncés. Cela me permet de prendre les chemins de traverse. Et quand les embouteillages sont vraiment trop importants, je ne m'aventure plus en voiture dans Paris : je me gare porte de Vanves, et je prends le métro pour me rendre à destination. C'est sûr, rapide, et ça évite le stress dans les bouchons. »

PROPOS RECUEILLIS PAR CÉCILE BEAULIEU

LES NEUF ZONES ENCOMBRÉES DE MANIÈRE CHRONIQUE EN ÎLE-DE-FRANCE

Des points noirs difficilement contournables

■ **1 L'A 86.** Elle est régulièrement bloquée dans le sens Saint-Denis-Nanterre. Itinéraire bis possible : les quais de Seine, parallèles à l'A 86.

■ **2 La N 13 à Neuilly.** Chaque jour, 150 000 véhicules l'empruntent. Elle traverse Neuilly et permet de sortir de la capitale pour rejoindre l'Ouest parisien. Itinéraire bis : tenter sa chance par les quais vers Puteaux, puis le bois de Boulogne.

■ **3 L'autoroute A 1.** Gros bouchon, dans le sens province-Paris, entre Saint-Denis et le périphérique, tous les matins entre 8 heures et 10 heures. Itinéraire bis : si le bouchon remonte en amont de Saint-Denis, emprunter l'A 86 puis sortir au Stade de France et rejoindre Paris via Saint-Ouen.

■ **4 Secteur A 4-A 86.** C'est le plus grand bouchon de France avec 244 000 véhicules par jour. En hauteur, le pont de Nogent (100 000 véhicules/jour) pour relier l'A 4 et l'A 86 est le plus souvent saturé. Itinéraire bis : aucun. Contourner ce bouchon est forcément synonyme de perte de temps. L'Etat a annoncé en mars que le réaménagement du pont était devenu une opération prioritaire... mais aucune date n'est fixée.

■ **5 Francilienne, entre la N 4 et l'A 4.** L'élargissement à 2 x 3 voies ne sera pas achevé avant 2017. Itinéraire bis : sortir à Brie, prendre la N 19 vers Créteil puis retrouver l'A 86. Autre possibilité : sortir à Brie, prendre le CD 471, suivre la direction Marne-la-Vallée pour retrouver l'A 4.



■ **6 A 6.** Dans la cuvette de l'Orge (entre Viry et Savigny-sur-Orge), le trafic se bloque souvent. Itinéraire bis : la N 7 mais qui, elle aussi, bouchonne.

■ **7 A 12.** Entre Saint-Quentin-en-Yvelines et le triangle de Rocquencourt. Pas d'itinéraire bis efficace... et

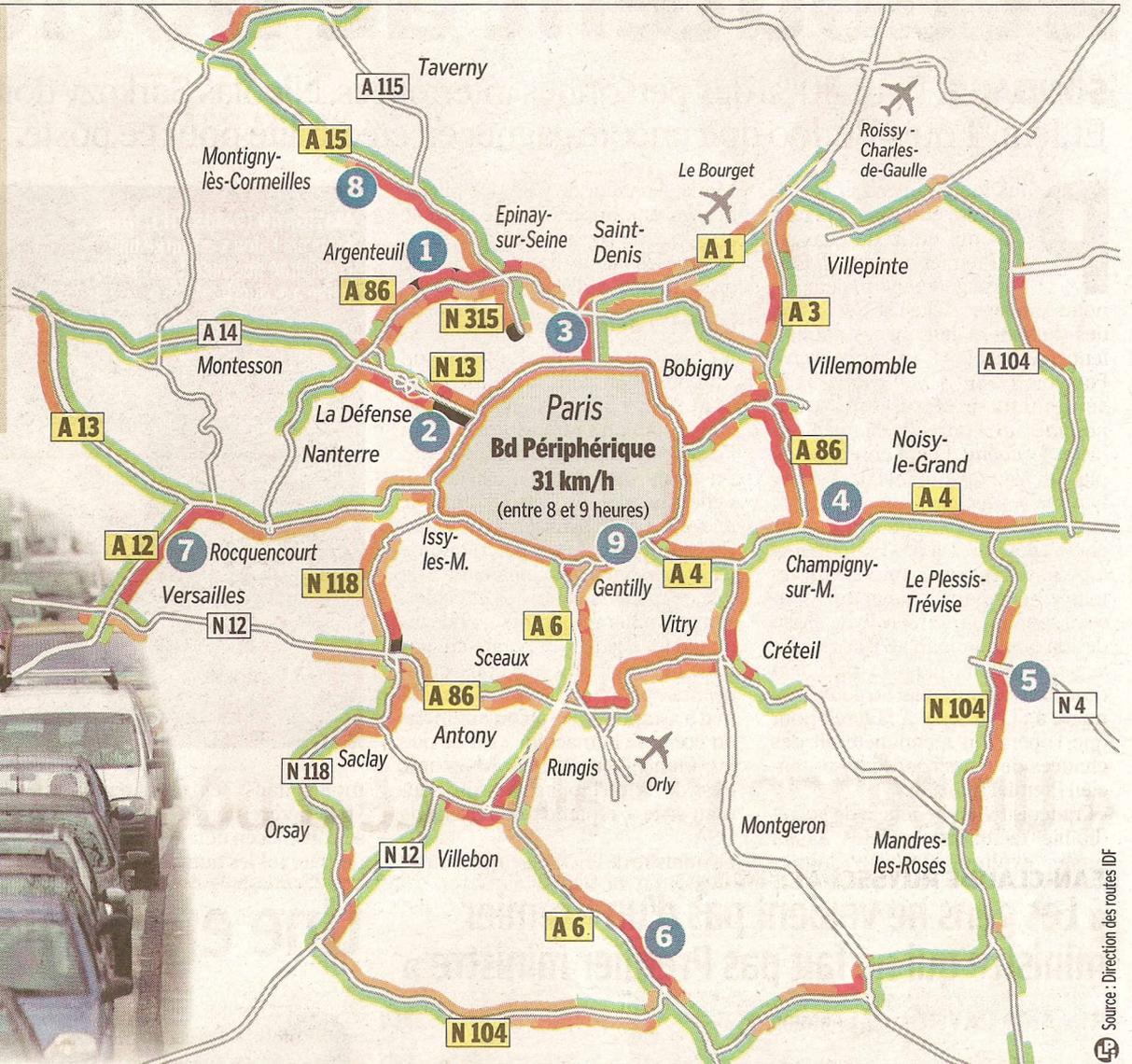
pas de travaux prévus.

■ **8 A 15.** Le bouchon entre Herblay et l'A 86 est quasi inévitable. Itinéraires bis : le boulevard intercommunal du Parisis (BIP), à la sortie Saint-Gratien-Sarcelles, puis traverser Deuil-la-Barre, Villetaneuse, Epinay et Saint-Denis. A défaut de

gagner du temps, les conducteurs verront du pays.

■ **9 Le périphérique.** Circulation chargée en permanence avec congestion de plus en plus forte aux heures de pointe. Points noirs : les portes où débouchent les autoroutes (la Chapelle avec l'A 1, Bercy avec l'A 4, Italie

avec l'A 6...). Aucune solution programmée pour l'instant. Les pistes : limiter la vitesse à 50 km/h au lieu de 80 ; transformer le périph en boulevard urbain ; réserver une voie aux transports en commun, taxis, véhicules propres ; interdire le transit poids lourd...



Dans la capitale, la voiture perd du terrain

Paris ville du vélo ou Paris ville des embouteillages même la nuit ? D'après les statistiques de la mairie, le trafic automobile a baissé de 25 % depuis 2001, ce qui équivaut à 450 000 déplacements individuels en voiture en moins. Dans le même temps, le taux de foyers possédant une voiture est passé sous les 45 %, soit le plus faible de France, et les immatriculations ont reculé de 20 % en dix ans. Pour autant, le trafic ne s'est pas sensiblement amélioré dans la capitale : la vitesse moyenne de circulation était de 16 km/h en 2001, elle est de... 16 km/h en 2010 ! « C'est parce qu'entre-temps, nous avons restreint la place de la voiture au profit d'autres modes de déplacement, les transports collectifs ou le vélo avec Vélib' », explique Denis Baupin, qui a mené la politique des déplacements de Paris de 2001 à 2008 aux côtés de Bertrand Delanoë. » Pour l'élu, le 1 million de places supplémentaires en transports collectifs explique la baisse du trafic automobile, les Parisiens abandonnant leur voiture. Pour d'autres, c'est le résultat d'une politique « punitive »

menée par les écolos qui a dégoûté les automobilistes, bloqués sur des axes réaménagés comme Magenta, Saint-Marcel, l'avenue Jean-Jaurès... « Il n'y a pas plus de bouchons qu'avant, simplement, ils se sont parfois déplacés, poursuit Denis Baupin. En revanche, il y a clairement un problème avec le périphérique dont fréquentation remonte et qui a tendance à s'engorger désormais. » L'élu, qui pilote aujourd'hui la politique de l'environnement parisienne, propose de réserver une voie sur le périph aux taxis, à des lignes de bus et à des véhicules propres. « Cela permettrait de fluidifier cet axe tout en transportant plus de monde », assure Denis Baupin. Quant à l'étude américaine sur les embouteillages, les élus parisiens se montrent prudents : « Dire que les grands axes sont encombrés en Ile-de-France, c'est un peu enfoncer une porte ouverte, explique-t-on au cabinet du maire de Paris. Le vrai problème vient des transports de banlieue à banlieue, et là, la priorité, c'est de faire des vrais transports en commun. »

S.R.

Des expériences, mais pas de miracle

Congestionnée, l'Ile-de-France est un terrain d'expérimentation routière. Mais parmi les parades antibouchons, peu de solutions miracle. Petit florilège.

A 1, la voie royale pour les taxis suspendue

L'expérience censée améliorer la circulation entre l'aéroport de Roissy et Paris a duré moins d'un an. A partir d'avril 2009, sur une portion de 5 km en amont du tunnel du Landy, la voie de gauche de l'A1, a été exclusivement réservée aux taxis et aux bus entre 7 heures et 10 heures le matin. Elle aura permis aux taxis de grappiller entre six et onze minutes entre l'aéroport et le périphérique et aux bus RATP de rouler sur l'A1. Mais elle s'est traduite par un allongement du temps de parcours pour des milliers d'automobilistes. Et ceux qui ont emprunté cette voie fluide se sont exposés à une amende de 135 €. La voie des taxis a été suspendue deux ans en raison des travaux de sécurisation du tunnel du Landy. Sa réactivation est envisagée mi-2012.



Laisser sa voiture sur un parking de l'A10 et prendre le bus : c'est l'expérience menée dans le Val-de-Marne. (LP/O.BUREAU.)

A 4-A 86 : les ratés de la voie antibouchons

Cette voie auxiliaire supplémentaire ouverte sur le tronçon commun A 4-A 86 (4,5 km), uniquement en cas d'engorgement, permet de gagner un quart d'heure, en moyenne. Mais cette année, elle n'a été activée

qu'entre mai et juillet. Victime d'actes de vandalisme (des vols de câbles électriques), le système automatique censé déplacer les barrières de sécurité est souvent au point mort. « Nous pensions rouvrir le 1^{er} novembre, un nouvel acte de vandalisme a retardé nos projets », regrette-t-on à la Direction des routes Ile-de-France.

A 10 : un arrêt de bus sur l'autoroute

C'est une première en Europe et un véritable succès. Depuis 2006, les habitants du secteur de Briis-sous-Forges peuvent gagner le nord du département (Les Ulis, Massy, Orsay) et ses nombreux emplois en prenant un bus... sur l'autoroute A 10. Arrivés par les départementales, les automobilistes peuvent désormais stationner et descendre à la gare routière qui vient de fêter son millionième passager. 1 700 personnes l'empruntent chaque jour, en gagnant en moyenne plus de trente minutes et en économisant 60 € par mois.

LES ÉDITIONS DÉPARTEMENTALES