

## Introduction

Il y a trois façons d'opérer un déplacement terrestre : par la seule force musculaire, par la force musculaire démultipliée par un système mécanique, et grâce à un moteur. Ces trois façons sont liées à des coûts (en terme de dépense énergétique, d'investissement, et de nuisances) et à des gains (en termes de rapidité, et donc de portée) différents, fortement corrélés. Par conséquent, à chaque portée correspond un mode de déplacement idéal (pour schématiser : jusque 1km, de 1 à 5km, plus de 5km). De ce fait, un système de déplacements rationnel combine nécessairement tous ces modes, en assurant à chacun *l'essentiel* des déplacements sur les portées pour lesquelles il est le mieux adapté.

Quelles leçons peut-on tirer de cette façon de comprendre les déplacements, lorsqu'on l'applique à la région parisienne ? Je vais pour ce faire procéder en deux temps, en analysant d'abord uniquement les déplacements intéressant Paris (les seuls sur lesquels porte mon livre<sup>1</sup>), puis en élargissant le propos à l'ensemble des déplacements franciliens<sup>2</sup>.

### 1. Les déplacements intéressant Paris

Pour comprendre le système actuel des déplacements à Paris, il est nécessaire de remonter un peu dans le temps. Au même moment où l'agglomération entamait une croissance extrêmement forte, la façon de s'y déplacer y était profondément modifiée par trois inventions caractéristiques de l'ère industrielle : d'abord les déplacements ferrés (dès le milieu du XIXe siècle, mais surtout avec l'apparition du métro vers 1900), ensuite le vélo (dont l'usage devient massif dès avant 1914), et enfin la voiture (qui commence seulement dans l'entre-deux-guerres à ne plus être réservée aux grandes fortunes). Seules ces nouvelles façons de se déplacer rendent la croissance continue de l'agglomération, et donc de sa taille, viable, puisque toutes permettent de se déplacer plus vite et plus loin. Comme ces nouvelles façons de se déplacer s'insèrent dans la ville haussmanienne, où l'accent avait été mis sur la marche (avec la règle des 50 % de voirie réservés aux trottoirs), on peut dire que l'on a affaire dans l'entre-deux-guerres à un système relativement équilibré entre d'une part la marche, d'autre part le vélo, et enfin les modes motorisés, individuels aussi bien que collectifs.

Ce relatif équilibre va être brisé après la seconde guerre mondiale en raison de la politique d'adaptation de la ville à la voiture, qui va en chasser radicalement le vélo, et y diminuer la part de la marche.

Parce que le nouveau système était de ce fait parfaitement non viable (comme en témoignait notamment son engorgement chronique), à partir des années 1990 s'engage un renversement de tendance, rapide et continu : entre 1992 et 2014, la circulation automobile intéressant Paris a baissé

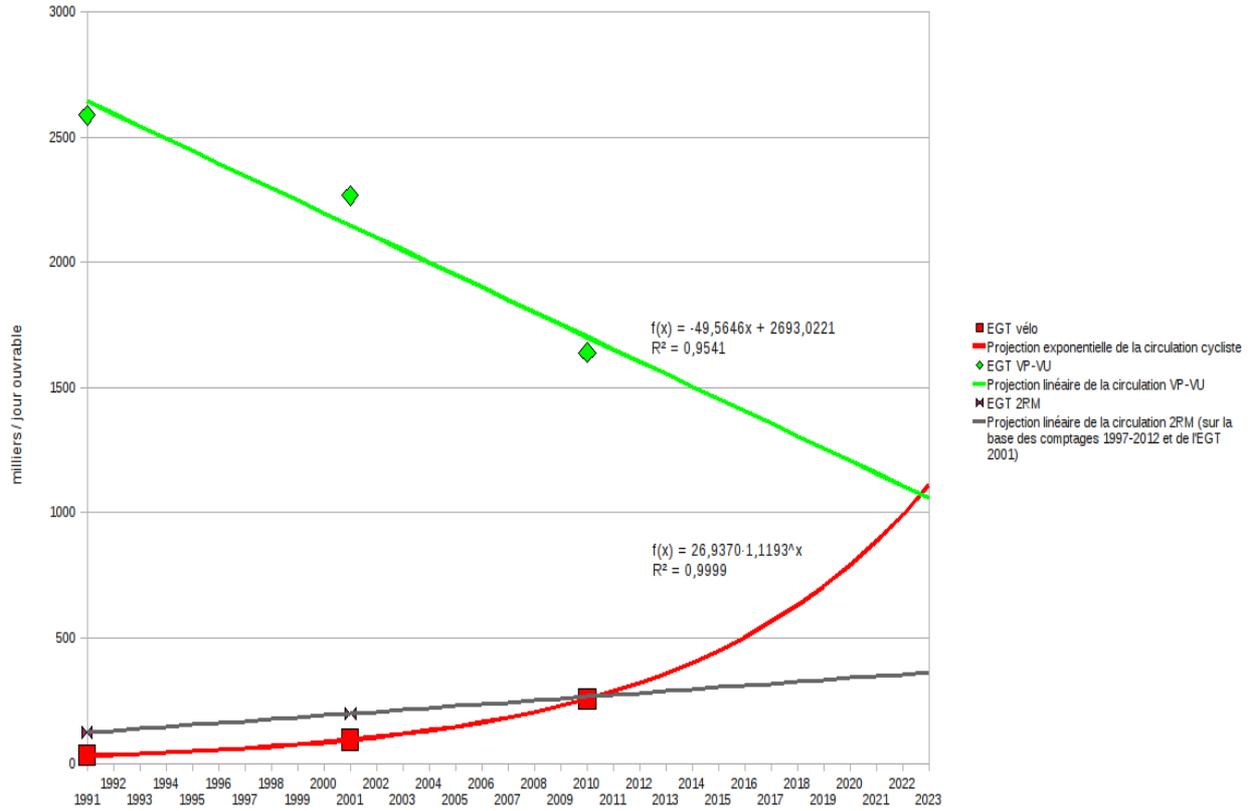
1 Julien DEMADE, *Les embarras de Paris, ou l'illusion techniciste de la politique parisienne des déplacements*, Paris, L'Harmattan, coll. Questions contemporaines, série Questions urbaines, 2015.

2 Cf. à ce sujet Julien DEMADE, « Transports franciliens : aucune proposition politique n'est à la hauteur », *Le Monde*, 04/12/2015, p. 8 du cahier « Économie ».

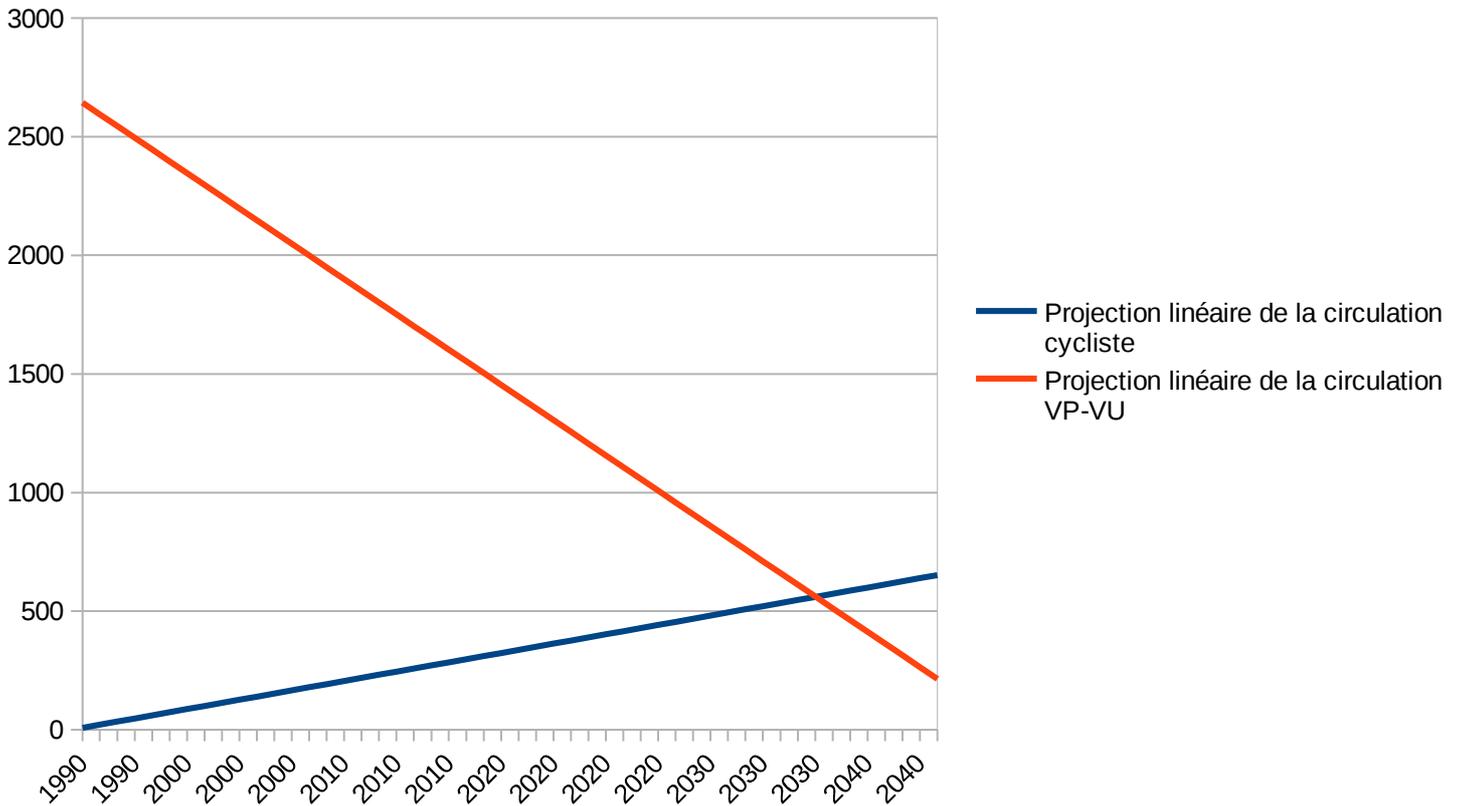
de 40 %, essentiellement par report vers les transports en commun (la fréquentation du métro a augmenté de 50 % entre 1995 et 2014). Mais il s'est agi là seulement d'un report du déséquilibre, et non de sa résolution, puisque l'on continue à utiliser des modes motorisés pour effectuer des trajets qui pour une part essentielle ne les requièrent pas – 60 % des trajets en métro font moins de 5km. De ce fait, le système parisien des déplacements reste aujourd'hui profondément dysfonctionnel. Il est en effet caractérisé d'une part par l'engorgement complet des TC, parce que l'augmentation de leur fréquentation s'est faite pour l'essentiel dans un réseau stable (une seule ligne de métro créée depuis les années 1990 là où il en aurait fallu cinq pour absorber l'augmentation de la fréquentation), faute de capacité financière à en financer l'extension ; et d'autre part par une pollution aux effets sanitaires graves. En effet, si la circulation automobile a fortement baissé, au point de ne plus représenter qu'une part marginale des déplacements (13%), il n'en reste pas moins que s'effectuent toujours chaque jour plus de 2 millions de déplacements individuels polluants en lien avec Paris (à 47 % inférieurs à 5km) ; avec comme conséquence l'exposition de 90 % des Parisiens à une pollution outrepassant les normes sanitaires.

Pour sortir le système parisien des déplacements de cette combinaison d'engorgement et de pollution qui le caractérise aujourd'hui, la seule solution financièrement réalisable est de redonner au vélo toute la place qui devrait être la sienne sur les déplacements de moyenne portée. Ce sont en effet 2.7 millions de déplacements quotidiens qui seraient aisément effectuables à vélo. Et certes cela peut paraître énorme par rapport aux 280 000 déplacements cyclistes actuels, mais la multiplication par 10 requise pour passer de l'actuel au souhaitable n'a en fait rien d'in vraisemblable. Rien d'in vraisemblable d'abord parce que c'est déjà une telle multiplication par 10 qui a déjà eu lieu entre 1990 et 2010, dans la mesure où la pratique du vélo a explosé ; en effet, de même que l'augmentation de la circulation automobile pendant les Trente Glorieuses avait littéralement chassé le vélo de Paris, de même la baisse rapide de la circulation automobile depuis les années 1990 a permis aux vélos de réoccuper le pavé toujours plus fortement, et ceci au point que nous sommes, sans nous en apercevoir, en train de changer d'ère. De fait, là où en 1990 la circulation automobile était 85 fois supérieure à la circulation cycliste, c'est entre le milieu des années 2020 et le milieu des années 2030 qu'à Paris (comme d'ailleurs à Londres) la circulation cycliste deviendra supérieure à la circulation automobile.

### Les déplacements mécanisés individuels intéressant Paris



### Déplacements à Paris, projection linéaire des EGT



Il est donc à la fois nécessaire et possible de réaménager radicalement la chaussée pour l'adapter à ces transformations profondes de son usage. Et un tel réaménagement permettra finalement au vélo d'atteindre une part modale qui, avec 2.7 millions de déplacements, ne serait que l'équivalent de ce que l'on connaît par exemple aux Pays-Bas – rien d'irréaliste donc là non plus.

Ces résultats parisiens sont-ils généralisables à l'Île-de-France ?

## 2. Les déplacements en Île-de-France

La situation francilienne est à la fois fortement différente, mais aussi beaucoup plus similaire qu'on ne le pense généralement, de la situation parisienne.

La principale différence a une explication historique simple : parce que l'essentiel de l'urbanisation francilienne s'est fait pendant les Trente Glorieuses du tout-voiture, l'automobile joue aujourd'hui en banlieue un rôle bien plus important que celui, désormais marginal, qui est le sien à Paris : ailleurs qu'à Paris, 50 % des déplacements sont effectués en voiture. Ceci est d'autant plus vrai que la désaffection pour la voiture, enclenchée dès les années 1990 à Paris, n'atteint qu'aujourd'hui la banlieue (seulement la petite, pas encore la grande) – même s'il est évident que, comme on a affaire à un phénomène en tache d'huile, cette désaffection nouvelle de la banlieue pour la voiture est appelée à s'approfondir rapidement. Néanmoins, et c'est là une autre différence essentielle par rapport à la situation parisienne, la circulation automobile ne peut baisser de façon forte par report modal vers les transports en commun, en raison du caractère peu développé de ces derniers sur les liaisons de banlieue à banlieue (sachant que celles-ci représentent aujourd'hui 93 % des trajets en voiture intéressant la banlieue).

Autant vaut de dire que, en banlieue plus encore qu'à Paris, le développement du vélo est un enjeu absolument fondamental. Or, et l'on aborde désormais les similarités fortes entre Paris et la banlieue, en banlieue comme à Paris rien ne s'oppose à ce développement – pourvu bien sûr que soient mises en place les politiques publiques qui le permettent, ce qui n'est aujourd'hui nullement le cas (le budget vélo de la région Île-de-France est de 20 millions d'euros, là où celui du *Greater London* est de 120 millions).

- En effet, en banlieue comme à Paris, l'essentiel des déplacements se fait sur de petites distances, et c'est notamment le cas de l'essentiel des déplacements en voiture : dans toute l'Île-de-France, la moitié fait moins de 3 km (soit 10mn à vélo), et les deux tiers font moins de 5 km. D'une manière générale, 29% des déplacements franciliens font entre 1 et 5km, soit une part modale potentielle pour le vélo similaire à ce que l'on connaît aux Pays-Bas.

- Et par ailleurs, en banlieue comme à Paris, le vélo est déjà engagé dans une croissance très forte – il est de loin celui des modes de déplacement qui connaît la croissance la plus forte (+90 % entre 2001 et 2010).

On a donc un potentiel de report modal littéralement formidable de 10 millions de déplacements automobiles quotidiens, largement de quoi régler les problèmes chroniques de la pollution francilienne (un tiers des gaz à effet de serre sont dus au trafic routier), mais largement aussi de quoi diminuer considérablement le coût pharaonique des déplacements dans la région (32 milliards d'euros annuels). Et réaliser cet extraordinaire potentiel de report se ferait à un coût comparativement modique, et serait susceptible d'être effectué rapidement – là où le Grand Paris Express, pour un minimum de 30 milliards, réaliserait, et ce pas avant 2030, un report de seulement 2.3 millions de déplacements.

## **Conclusion**

À Paris comme en banlieue, et quoique selon des modalités différentes, le vélo est la solution majeure au dysfonctionnement actuel du système des transports, la solution majeure à ses coûts faramineux<sup>3</sup>, mais la solution aussi bien au congestionnement généralisé des solutions motorisées. Ce dysfonctionnement n'a rien que de normal dans la mesure où, depuis les Trente Glorieuses, tout en Île-de-France a été fait, et n'a été fait que pour les moyens de transports motorisés, qui ne sont pourtant que l'un des trois piliers d'un système rationnel de déplacements – et, en milieu urbain, où les portées des déplacements sont généralement faibles, pas le pilier le plus important. Si la marche a relativement bien résisté à cette politique du tout-motorisé (on oublie toujours qu'elle reste malgré tout en Île-de-France le principal mode), il n'en a pas été de même du vélo, directement confronté sur une chaussée qui a été organisée pour eux à la concurrence des modes motorisés individuels. Face à l'échec de la politique du tout-motorisé, les Franciliens, dans leurs pratiques de déplacement, reviennent d'eux-mêmes (depuis maintenant déjà plus de vingt ans à Paris) au vélo ; il ne reste plus désormais aux politiques publiques qu'à faire enfin de même, et à considérer le vélo pour ce qu'il est réellement : l'enjeu prioritaire d'une politique rationnelle des déplacements soucieuse de son coût et de son efficacité. Il reste, pour le dire autrement, à admettre qu'à des problèmes complexes puisse exister une solution simple : admettre, finalement, que l'innovation majeure puisse résider dans notre façon d'examiner les problèmes, et non dans telle ou telle nouvelle technologie.

---

3 Aussi bien avant tout directs (dans le cas des TC : 9 milliards d'euros) qu'indirects (dans le cas des transports motorisés individuels, la pollution entraîne annuellement des dizaines de milliers de morts et coûte des dizaines de milliards d'euros).