

# L'INTERMODALITÉ DANS LA POLITIQUE PARISIENNE DE DÉPLACEMENTS

**François Prochasson**  
Direction de la Voirie et des Déplacements  
Ville de Paris  
[francois.prochasson@paris.fr](mailto:francois.prochasson@paris.fr)

La Ville de Paris dispose d'un réseau de transport collectif très dense et très fréquenté. Seul un tiers des déplacements motorisés qui intéressent Paris se font en automobile. A l'échelle de l'Ile de France, cette proposition s'inverse et la voiture couvre deux tiers des déplacements sur le territoire régional.

La Région, comme Paris, souffre des nuisances dues aux transports (encombrements, bruit, mauvaise qualité de l'air, insécurité routière). Malgré une volonté affichée au Plan des Déplacements Urbains d'Ile de France de 2000 pour la réduction du trafic automobile régional, la croissance des habitants et des emplois se solde par une augmentation de ce trafic entre 2000 et 2006 de 3 % et une augmentation équivalente des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). On notera cependant que les efforts des collectivités concernées ont porté leur fruit puisque dans le même temps, la fréquentation des transports collectifs régionaux augmentait de 12 %.

## TRANSFERT MODAL

Au cœur de la Région, Paris a préservé sa population et ses emplois et a largement participé à la croissance de la fréquentation des transports collectifs avec environ 500 000 déplacements journaliers supplémentaires en 2006 sur un total de 4 300 000 en 2001. Mais surtout le trafic automobile a baissé de 18 %, soit quelques 400.000 déplacements par jour.

La mise en place d'un parc de vélos en libre service "vélib" en juillet 2007 renforce encore ce transfert modal exceptionnel. Chaque jour les 10.000 vélos à disposition génèrent 70.000 trajets.

Les modes alternatifs à l'automobile ont bénéficié depuis 2001 de multiples améliorations pour les rendre plus faciles d'utilisation (renfort des services de bus et de métro, création du tramway, facilités pour l'auto partage, augmentation du nombre de taxis) plus accessibles aux personnes handicapées (bus et tramway à plancher bas) et plus attractifs (partage de l'espace public au profit des bus, vélos et piétons).

## MULTIMODALITE ET INTERMODALITE

Cette politique d'ensemble, s'appuie sur tous les leviers dont dispose la Ville et le Syndicat des Transports d'Ile de France pour mieux répondre aux multiples besoins de mobilité. Il s'agit d'assurer une plus grande diversité d'offre de déplacements :

- pour un champ plus vaste de destinations pour des horaires (offre nocturne de bus, libre service vélo particulièrement utile aux heures de fermeture du métro)

- par des solutions adaptées à toutes les distances de déplacements (proximité à pied jusqu'à un kilomètre de portée, moyennes distances en vélo ou en bus jusqu'à trois kilomètres, plus longues distances en métro, train ou taxis).

Les Parisiens étaient déjà très "intermodaux" en associant trains, métros et bus dans un même déplacement <sup>1</sup>.

Ils le seront de plus en plus grâce aux aménagements des pôles de transports dans Paris (gare du Nord, gare de l'Est...) et en banlieue. Les abonnés des transports collectifs peuvent utiliser leur pass "Navigo" pour louer un "vélib".

Les politiques mises en place visent aussi les automobilistes qui réalisent la totalité de leur déplacement avec un seul mode. Ils sont incités à mieux utiliser les parcs relais de la périphérie <sup>2</sup>.

La politique de stationnement favorise le stationnement résidentiel et encourage les Parisiens à utiliser au minimum leur voiture, en privilégiant les transports collectifs et la marche.

## **PLANIFICATION ET PERSPECTIVES ENVIRONNEMENTALES**

Ces éléments de politique de déplacements sont formalisés dans un document de planification <sup>3</sup> voté en février 2007. Le Plan de Déplacements de Paris a été élaboré dans un contexte de forte demande sociale pour la réduction des nuisances dues aux transports. Les Parisiens se sont prononcés très majoritairement lors d'une enquête d'opinion pour des priorités de partage de l'espace public en faveur des piétons, vélos, TC au détriment de la circulation automobile. Ce plan définit des objectifs en matière d'émissions de GES, de réduction des nuisances dues aux transports, de réduction du trafic automobile, pour une mobilité durable, pour tous. Il précise les périodicités de mise en œuvre de ces politiques. La stratégie choisie est à la fois classique (développement de l'offre de transport public et réduction de la place accordée à l'automobile) et innovante (mobilisation de nouveaux services à la mobilité, auto partage, localisation de vélos, tarification facilitant le passage d'un mode de transport à l'autre). Elle prévoit des résultats ambitieux, par exemple en matière de réduction des émissions de GES dûs aux transports: - 60 % entre 2000 et 2020, soit 4 000 tonnes de CO<sub>2</sub> économisées chaque jour. Enfin, elle vise à entraîner l'ensemble des partenaires institutionnels de la métropole en portant le développement des transports collectifs hors du territoire parisien. En impliquant ainsi toute la chaîne du déplacement dans et hors Paris, la réduction des émissions de GES ne sera pas simplement de 4.000 tonnes dans les limites de Paris, mais 12.000 tonnes de CO<sub>2</sub> épargnées chaque jour à l'échelle de la Métropole.

<sup>1</sup> : chaque déplacement en transport collectif utilise en moyenne 2 modes.

<sup>2</sup> : 17 % des déplacements Paris passent par P + R.

<sup>3</sup> : [www.deplacements.paris.fr](http://www.deplacements.paris.fr)