

# Polémique sur l'efficacité des couloirs de bus

C'est le genre d'étude qui fait l'effet d'un pavé dans la mare. Et pour cause, l'étude réalisée par les deux économistes et professeurs d'universités, Rémy Prud'homme et Pierre Kopp, sous l'égide de l'Automobile club, remet totalement en cause l'efficacité de la politique parisienne des transports menée depuis l'arrivée de Bertrand Delanoë en 2001. D'après cette étude, « si l'on devait ne retenir qu'un chiffre, on dirait que le coût total de la politique conduite est d'environ 1 milliard d'euros (par an) ». Pour un résultat plus que contestable. D'après cette étude révélée mi-décembre, la circulation automobile a diminué de 13% entre 2000 et 2004 à Paris. La multiplication des couloirs de bus protégés, l'élargissement (parfois "inutile") des trottoirs ou encore l'aménagement de quartiers "verts" ont donc bien eu l'effet dissuasif escompté auprès des automobilistes. Notamment auprès des banlieusards qui réfléchissent à deux fois avant d'envisager une virée au volant dans la capitale. Les lignes A et B du RER ont, par exemple, enregistré une hausse du nombre d'utilisateurs de près de 18% entre 2000 et 2004. Le problème, c'est que cette baisse de la circulation automobile à Paris n'aurait pas engendré la baisse de la pollution atmosphérique attendue. Tous ces bâtons dans les roues des automobilistes auraient conduit à une baisse moyenne de la vitesse de circulation d'au moins 12%,

entre 2000 et 2004. D'après les auteurs de l'étude, cette baisse de la vitesse de circulation a, paradoxalement, engendré une hausse sensible de la pollution par véhicule. « La raison en est que les rejets polluants par km augmentent beaucoup lorsque la vitesse diminue (d'environ 50% lorsque la vitesse diminue de 10%). 13% de voitures en moins polluent chacune 60% de plus ». Résultat : la pollution aurait bien moins diminué ces dernières années qu'entre 1996 et 2000. La tendance générale reste donc quand même à une amélioration de la qualité de l'air à Paris.

## UN COÛT IMPORTANT POUR LES AUTOMOBILISTES

Les automobilistes perdraient plus de 60 millions d'heures par an dans les rues de Paris. « A 9 euros de l'heure, d'après les auteurs de l'étude, cela fait 560 millions d'euros par an ». Sans compter le temps perdu par les véhicules commerciaux et les camions (180 millions d'euros) qui peinent parfois à accéder aux places de livraison. Cette somme astronomique représente plus de la moitié du coût total de la politique de circulation à Paris. Le coût annuel des travaux engagés par la Ville étant estimé à "seulement" 13 millions d'euros.



*Boulevard du Montparnasse, bus, taxis, véhicules prioritaires et cyclistes bénéficient au centre de la chaussée de voies réservées toujours fluides, alors que les automobilistes patientent presque à toute heure dans les bouchons.*

Dans le même temps, les transports en commun n'ont pas vu le nombre de leurs usagers augmenter de manière très significative. La fréquentation et la vitesse des autobus auraient même stagné sur la période

étudiée. C'est pourtant en augmentant et en améliorant le service des bus que l'on pourra convaincre les gens de laisser leur voiture au parking. En revanche, la fréquentation du métro, et surtout du RER, a augmenté, « mais nettement moins que sur la période 1996-2000 ». L'usage des motos et scooters a, lui, beaucoup augmenté. Les deux-roues polluent, proportionnellement à leur taille, plus qu'une voiture. Le nombre de cyclistes a, lui aussi, très nettement augmenté, avec une progression de 40% entre 2000 et 2004. Reste qu'ils ne représenteraient que 0,14% du total des déplacements dans Paris intra-muros. Ces adeptes des moyens de circulation douce risquent d'être les premières victimes de la pollution, s'ils ne portent pas de masque ou de foulard devant la bouche.

## La municipalité parisienne se défend

Dans un entretien paru dans le journal Le monde daté du 5 janvier dernier, le maire de Paris, Bertrand Delanoë, répond à ses détracteurs. Extraits : « En 2001, les 75% des Parisiens qui effectuaient déjà leurs déplacements en transports en commun ne disposaient à cet effet que de 6% de l'espace public ! Dès lors, était-il superflu de favoriser une nouvelle donne ? Nous nous y employons, à travers des actes concrets : par exemple, la baisse drastique des tarifs du stationnement résidentiel ou la conversion progressive des véhicules

municipaux aux énergies propres (aujourd'hui 45% de notre parc). S'y ajoutent des aménagements de voirie... Autant de projets lourds qui génèrent des travaux importants, sources de nuisances dont j'ai parfaitement conscience... Mais, d'ores et déjà, les premiers résultats de cette politique sont perceptibles : depuis avril 2001, le volume de la circulation a diminué de 15% à Paris. Les chiffres de la Ratp confirment que l'offre de transports collectifs a augmenté de plus de 6% pour le métro et de 8% pour les bus...

Quant à l'efficacité de toute la lutte contre la pollution, elle doit se mesurer à l'aune de nombreux paramètres, dont plusieurs sur lesquels nous n'avons pas de prise directe (météo, progrès technologiques...). Les mesures effectuées par Airparif révèlent d'ailleurs une baisse globale des polluants émis par le trafic routier, en particulier des niveaux de benzène, de monoxyde de carbone et des oxydes d'azote. Une étude réalisée en 2002 confirmait également une diminution des polluants sur les premiers axes équipés de couloirs protégés. »