



DIRECTION DES  
ÉTUDES GÉNÉRALES

**QUELQUES DONNÉES NUMÉRIQUES  
SUR LES TRANSPORTS  
EN RÉGION PARISIENNE**

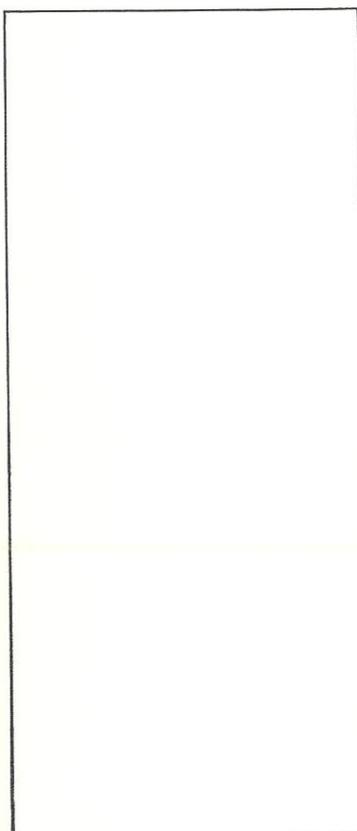
JUILLET 1973

BID 0063

BID Juppel (1973)



DIRECTION DES  
ÉTUDES GÉNÉRALES



---

**QUELQUES DONNÉES NUMÉRIQUES  
SUR LES TRANSPORTS  
EN RÉGION PARISIENNE**

---

JUILLET 1973



## **Sommaire**

<b>Evolution de la population et des emplois . . . . .</b>	<b>5</b>
<b>Les déplacements</b>	
— Les déplacements sur l'ensemble de la journée . . . . .	6
— Les déplacements aux heures de pointe . . . . .	6
— Parcours moyens . . . . .	7
— Durées des déplacements . . . . .	7
— Physionomie du trafic des transports collectifs . . . . .	8
<b>Description des réseaux</b>	
— Parcs . . . . .	9
— Longueur des réseaux de transports en commun (1972) . . . . .	9
— Vitesses commerciales des transports en commun . . . . .	10
— Vitesses moyennes porte à porte (1969) . . . . .	10
— Voirie. Stationnement et circulation dans Paris (bois de Vincennes et bois de Boulogne exclus) . . . . .	11
— Capacités comparées d'une autoroute urbaine et du métro. . . . .	12
— Coûts . . . . .	13



# QUELQUES DONNÉES NUMÉRIQUES SUR LES TRANSPORTS EN RÉGION PARISIENNE

## *Evolution de la population et des emplois*

La population de la région parisienne croît à peu près au rythme de 1,5 % par an. Elle est passée de 8,5 millions en 1962, à 9,3 millions en 1968 et devrait atteindre 10,4 millions en 1975. L'évolution des emplois est parallèle : 4,0 millions en 1962, 4,3 millions en 1968 et 4,8 millions en 1975.

La population de Paris intra-muros a décru légèrement de 2,8 millions en 1962 à 2,6 millions en 1968 et elle ne devrait pas dépasser 2,4 millions en 1975. C'est dire que l'accroissement de population de la région parisienne se fait en périphérie : + 1,1 % par an en banlieue proche et + 4,2 % en grande banlieue.

En 1962, Paris intra-muros offrait environ 1 984 000 emplois, nombre qui excédait de 500 000 sa population active résidente ayant un emploi. Malgré la stabilisation du nombre des emplois dans Paris, ce déséquilibre, générateur d'importants flux migratoires, tend à s'accroître (660 000 en 1968 et 750 000 prévu pour 1975). Certains emplois offerts en banlieue étant occupés par des actifs résidant dans Paris, on dénombrait en 1969 (enquête globale) 850 000 migrants de la banlieue vers Paris.

### 2.1. LES DÉPLACEMENTS SUR L'ENSEMBLE DE LA JOURNÉE

Les déplacements quotidiens à l'aide d'un moyen de transport s'accroissent plus vite que la population : leur nombre est passé de 11,4 millions en 1965 à 12,2 millions en 1969, soit une croissance annuelle d'environ 1,7 %. En 1969, aux 6 millions de trajets quotidiens domicile-travail s'ajoutent environ 1,6 million de déplacements professionnels et 4,6 millions de déplacements pour achats, visites et loisirs.

L'évolution des déplacements est très variable selon les liaisons. Sur la période 1965-1969, les déplacements ont crû de 2,5 % par an de banlieue à banlieue, de 1,4 % par an entre Paris et la banlieue et sont restés stables dans Paris. Malgré cette évolution, en 1969, 56 % des déplacements étaient effectués totalement (Paris-Paris) ou partiellement (banlieue-Paris) dans Paris intra-muros qui ne couvre que 5 % de la surface urbaine.

Les transports en commun ont écoulé 46 % des déplacements en 1969 (5,6 millions) mais leur clientèle diminue d'environ 1,6 % par an. Ce phénomène est surtout sensible pour les déplacements Paris-Paris (diminution de 2,2 % par an).

En revanche le trafic automobile a crû de 8,1 % par an et, en 1969, 44 % des déplacements (près de 5,4 millions) utilisant un moyen de transport étaient effectués en voiture particulière. Ce développement de l'usage de l'automobile est particulièrement marqué dans le cas des déplacements banlieue-banlieue pour lesquels la part de l'automobile est passée de 46 % en 1965 à 58 % en 1969.

Pour l'ensemble des déplacements en région parisienne la part des deux roues et divers reste à peu près stable en valeur absolue (environ 1,3 million de déplacements) et diminue en valeur relative (13 % en 1965 ; 10 % en 1969).

### 2.2. LES DÉPLACEMENTS AUX HEURES DE POINTE

En 1969, les 850 000 migrants qui pénétraient dans Paris le matin se répartissaient à peu près comme suit en fonction du mode de pénétration (ou d'arrivée aux portes) :

S N C F (banlieue) .....	366 600 .....	43 %
Métro et ligne de Sceaux .....	188 400 .....	22 %
Autobus .....	101 300 .....	12 %
Voiture particulière .....	193 700 .....	23 %

De 17 h. à 19 h. le nombre de déplacements atteint 3,0 millions, soit 24 % des déplacements journaliers, répartis comme suit selon le motif :

Domicile-travail	Affaires	Personnels
1 800 000	300 000	900 000
soit : 60 %	10 %	30 %

et selon le type de liaison :

Paris-Paris	Paris-banlieue	Banlieue-Paris	Banlieue-banlieue
650 000	800 000	250 000	1 300 000
soit : 22 %	27 %	8 %	43 %

Au cours de cette période la part de la voiture n'est plus que de 40 %, tandis que celle des transports en commun s'élève à 51 %. Le trafic des deux heures de pointe du soir représente 22 % du trafic journalier pour les voitures particulières et 27,5 % du trafic journalier dans le cas des transports en commun.

### 2.3. PARCOURS MOYENS

Les parcours moyens sur chaque mode peuvent être estimés aux valeurs approchées ci-après :

S N C F (banlieue) .....	16,6 km
Métro régional .....	9 km
Métro urbain .....	5,3 km
Autobus suburbain .....	environ 4 km
Autobus urbain .....	2,5 km
Voiture particulière .....	5,8 km
Taxi .....	5 à 6 km

Dans le cas de la voiture particulière on obtient par type de liaison :

Paris-Paris	Paris-banlieue et banlieue-Paris	Banlieue-banlieue
3,5 km	9,2 km	5,1 km

### 2.4. DURÉES DES DÉPLACEMENTS

Les durées moyennes des déplacements porte à porte, en minutes, sont les suivantes par type de liaison :

	Paris-Paris	Paris-banlieue	Banlieue-Paris	Banlieue-banlieue	Toutes liaisons
Journée	27	48	46	25	32
17 h. - 19 h.	31	56	49	31	39

## 2.5. PHYSIONOMIE DU TRAFIC DES TRANSPORTS COLLECTIFS

En 1972, la composition du trafic des transports collectifs était la suivante en nombre de trajets (1) :

	A la journée A	A l'heure de pointe	
		en valeur absolue B	en valeur relative B/A
S N C F (banlieue) .....	1 600 000	285 000	18 %
Méto régional .....	450 000	76 000	17 %
Méto urbain .....	3 670 000	590 000	16 %
Autobus suburbains			
R A T P .....	1 100 000	165 000	15 %
A P T R .....	300 000 (2)	50 000 (2)	17 % (2)
Autobus urbains.....	600 000	70 000	11,5 %

Le trafic d'heure creuse du courant de la journée est de l'ordre de 2 à 4 % du trafic journalier, selon le réseau considéré.

Les phénomènes de pointe sont encore plus aigus localement comme le montrent les quelques exemples suivants qui concernent le méto urbain.

Le nombre d'entrants pendant la demi-heure la plus chargée (pointe du soir) est douze à treize fois plus important que le nombre d'entrants pendant la demi-heure la moins chargée du courant de la journée (creux de la matinée), pour des stations comme Gare de l'Est ligne n° 7 et Gare Saint-Lazare ligne n° 13. Ce rapport atteint trente dans le cas de la station Opéra ligne n° 7, station pour laquelle les entrants des deux heures les plus chargées (9 760) représentent 56 % des entrants journaliers (17 000).

La concentration géographique du trafic peut être illustrée par les remarques suivantes :

Alors que le méto urbain comporte 270 stations « nominales » les cinq stations « nominales » du quartier Saint-Lazare - Opéra, à savoir : Saint-Lazare, Havre-Caumartin, Chaussée d'Antin, Opéra et Madeleine reçoivent avec 285 000 entrants par jour plus de 7 % du trafic de l'ensemble du réseau et les cinq stations nominales correspondant aux principales gares S N C F : Saint-Lazare, Gare du Nord, Gare de l'Est, Gare de Lyon, Montparnasse-Bienvenue reçoivent 400 000 entrants, soit 10 % environ du trafic du réseau.

(1) Le nombre total de trajets est supérieur au nombre total de déplacements correspondants car certains déplacements sont effectués par combinaisons de plusieurs moyens de transport.

(2) Estimation du trafic dépendant du régime des transports parisiens. Le trafic total de l'A P T R, y compris celui des lignes à longue distance, est supérieur de 35 % environ aux chiffres indiqués ici.

**3.1. PARCS**

**a) Matériel roulant des réseaux ferroviaires (1-1-1973)**

	En service	Au parc
S N C F (banlieue) .....	1 266 voitures	environ 1 350
Méto régional .....	396 voitures	467 voitures
Méto urbain .....	2 821 voitures	3 189 voitures

**b) Véhicules utilisant la voirie**

	Véhicules immatriculés	dont voitures particulières
Paris .....	910 000	710 000
Région parisienne .....	2 340 000	1 840 000

— Matériel roulant des réseaux de transports en commun de surface :

• Réseau d'autobus de la R A T P (1-1-1973)

3 525 voitures affectées à l'exploitation parmi lesquelles 3 110 sont en service sur les lignes régulières (1 117 sur le réseau urbain et 1 993 sur le réseau suburbain).

• Réseau de l'A P T R : 1 200 véhicules environ, y compris les lignes à longue distance.

— Taxis : 14 300 licences dans Paris et les trois départements limitrophes.

**3.2. LONGUEUR DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN (1972)**

S N C F (banlieue) .....	942 km de lignes correspondant à 895 km d'itinéraires desservis
Méto régional .....	75 km de lignes
Méto urbain .....	173 km de lignes
Autobus urbain .....	496 km de lignes correspondant à 340 km d'itinéraires desservis (soit un peu plus de 28 % de la voirie de Paris)

Autobus suburbain .....	1 252 km de lignes correspondant à 1 055 km d'itinéraires desservis
Réseau A P T R .....	5 715 km de lignes (y compris les lignes à longue distance).

**NOTA.** — Quand les parcours aller et retour d'une ligne sont inégaux, on retient comme longueur de la ligne la demi-somme de ces parcours. Dans le calcul des itinéraires desservis on compte une seule fois la longueur des troncs communs à plusieurs lignes.

### 3.3. VITESSES COMMERCIALES DES TRANSPORTS EN COMMUN

#### **S N C F (banlieue)**

Données datant de 1969. Vitesse commerciale moyenne : 46,6 km/h.

Vitesse commerciale la plus faible : 32,8 km/h (vapeur).

Vitesse commerciale la plus élevée : 53,0 km/h (électricité).

#### **Métro régional (1972)**

	Omnibus	Semi-directs
Ligne de Sceaux .....	30,1 km/h	42,4 km/h
Ligne de Boissy .....	46,1 km/h	52,3 km/h
Ligne de Saint-Germain .....	51,0 km/h	53,0 km/h

#### **Métro urbain (1972)**

Vitesse commerciale moyenne : 23,1 km/h.

Vitesse commerciale maximale (ligne n° 1) : 28,1 km/h.

#### **Autobus urbain (1972)**

Affluence du soir : 9,8 km/h (de 7,4 km/h à 14,7 km/h selon les lignes).

#### **Autobus suburbains (1972)**

Affluence du soir : 13,8 km/h (de 8,6 km/h à 37,0 km/h).

### 3.4. VITESSES MOYENNES DE PORTE A PORTE (1969)

#### a) **Paris-Paris**

Dans la journée la voiture particulière reste le mode le plus rapide avec 9,0 km/h. Les vitesses offertes par les transports en commun s'échelonnent de 5,6 km/h (autobus) à 7,5 km/h (métro).

A l'heure de pointe la voiture particulière et le métro sont pratiquement à égalité (environ 7,5 km/h) tandis que la vitesse porte à porte des autobus tombe à 5,2 km/h.

#### b) **Relations entre la banlieue et Paris**

Avec une vitesse de l'ordre de 14,5 km/h, la voiture particulière est dans la journée plus rapide que les transports en commun (7 à 9 km/h pour les autobus, 12 à 13 km/h pour le chemin de fer combiné avec d'autres modes). Le chemin de fer seul est aussi rapide en moyenne que la voiture particulière.

A l'heure de pointe, le chemin de fer, seul ou combiné avec d'autres modes (13 à 15 km/h), est plus rapide que la voiture particulière (12 km/h) et que l'autobus (6 km/h).

#### c) **Banlieue-banlieue**

A l'heure de pointe avec une vitesse de 13,4 km/h comme dans la journée (15,2 km/h) la voiture particulière est plus rapide que les transports en commun (6 à 12 km/h).

### **3.5. VOIRIE - STATIONNEMENT ET CIRCULATION DANS PARIS (BOIS DE VINCENNES ET BOIS DE BOULOGNE EXCLUS)**

#### a) **Voirie**

La voirie couvre 2 047 ha (soit 24 % de la surface de Paris), dont 827 ha sont occupés par les trottoirs. Sur les 1 220 ha de chaussée (14 % du sol de la capitale) 500 ha sont réservés au stationnement licite et le reste, 720 ha, est disponible pour la circulation (et le stationnement illicite).

La longueur cumulée des voies est de l'ordre de 1 200 km (voies privées incluses) :

- 26 % des chaussées ont 7 m de largeur au plus.
- 43 % ont des largeurs comprises entre 7 et 12 m.
- 31 % ont 12 m de largeur et plus.

#### b) **Stationnement**

D'après des enquêtes menées en 1970 par la Préfecture de Paris, la capitale dispose de 760 000 places de stationnement dont :

- 410 000 places dans des garages, parcs, cours
- 240 000 places licites sur voirie
- 110 000 places illicites sur voirie.

#### c) **Circulation**

Le trafic sur la voirie de Paris s'élève à environ 17 millions de véhicules-kilomètres par jour. Le boulevard périphérique qui ne représente que 3 % du linéaire de cette voirie supporte 30 % du trafic ci-dessus.

Pour le reste de la voirie publique la répartition du trafic horaire moyen, selon trois types de voies classées en fonction de leur débit, est la suivante :

Débit moyen en véhicules/heure	Pourcentage du linéaire de voie	Trafic horaire moyen en véhicules-km	Part du trafic . (Bd périphérique exclu)
0 à 1 000	78,1 %	248 250	34,6 %
1 000 à 2 000	11,9 %	172 500	23,9 %
plus de 2 000	10,0 %	298 500	41,5 %
Total	100 %	719 250	100 %

En période de pointe les autobus qui occupent 3% de la surface viaire assurent 28% des déplacements effectués par des usagers de l'infrastructure de voirie.

### 3.6. CAPACITÉS COMPARÉES D'UNE AUTOROUTE URBAINE ET DU MÉTRO

Une autoroute urbaine à deux fois deux voies nécessite une plate-forme large de 19 mètres environ et des emprises importantes pour les échangeurs. Pour une autoroute à deux fois trois voies, la largeur requise est de 26 mètres en section courante.

Ces autoroutes peuvent écouler dans chaque sens et avec un niveau de service satisfaisant des débits de l'ordre de 3 300 et 4 800 véhicules/h respectivement.

En fait les autoroutes urbaines absorbent souvent des trafics plus élevés mais dans des conditions médiocres. Le boulevard périphérique dans sa section à deux fois trois voies écoule assez régulièrement dans un sens des débits de l'ordre de 6 500 véhicules dans l'heure de pointe. Le nombre de places ainsi « offertes » (4 à 5 par véhicule) est d'environ 29 000 par heure. Mais en fait le taux d'occupation moyen est seulement de 1,25 usager par véhicule et le débit maximum en voyageurs à l'heure de 8 100 par sens, si on suppose que tous les véhicules sont des voitures particulières (cas fictif d'une autoroute urbaine interdite aux poids lourds). On peut de même estimer à 5 600 voyageurs à l'heure le débit maximum par sens d'une autoroute à deux fois deux voies.

Une ligne de métro urbain à deux voies nécessite une plate-forme de 11 mètres de largeur en section courante, de 14 mètres en station (quais de quatre mètres). Pour le métro régional les largeurs requises correspondantes sont de 12 et 17 mètres (quais de 5 mètres).

La capacité théorique d'une ligne est égale au produit de la capacité d'un train pour une certaine densité (6 voyageurs au m<sup>2</sup> actuellement ; 4 v/m<sup>2</sup> comme objectif à moyen terme) par le nombre de trains passant dans l'heure.

La capacité pratique est plus faible pour diverses raisons :

- les trains comportent des compartiments de 1<sup>re</sup> classe,
- la charge se répartit inégalement le long du train,
- la demande fluctue au cours de l'heure de pointe.

Pour la densité de 6 voyageurs/m<sup>2</sup> le coefficient réducteur est en moyenne de l'ordre de 0,7 dans le cas du métro urbain. Sa valeur est encore un peu plus faible (0,66) pour le métro régional. La réduction devrait être moindre (coefficient plus élevé) pour une densité de 4 voyageurs/m<sup>2</sup>.

Sur certaines lignes la capacité pratique est proche de la capacité théorique. Le tableau ci-dessous donne des valeurs moyennes (voyageurs à l'heure par sens).

	Métro urbain trains de 6 voitures en fer moderne		Métro régional trains de trois éléments de trois voitures	
	Intervalle		Intervalle	
	1 mn 50 s	1 mn 30 s	2 mn 30 s	2 mn
Capacité théorique 6 v/m <sup>2</sup>	31 700	38 800	60 600	75 800
Capacité pratique	22 000	27 000	40 000	50 000
Capacité théorique 4 v/m <sup>2</sup>	22 900	28 000	45 200	56 500
Capacité pratique	17 000	21 000	32 000	40 000

Pour les intervalles minimum envisageables actuellement (1 mn 30 s sur le métro urbain et 2 mn pour le métro régional) mais avec une densité de 4 voyageurs/m<sup>2</sup> seulement, le débit horaire effectif d'une ligne de métro urbain est 3,75 fois plus élevé que celui d'une autoroute urbaine à deux fois deux voies exclusivement réservée aux voitures particulières et 2,5 fois plus élevé que celui d'une autoroute urbaine à deux fois trois voies dans les mêmes conditions. Dans le cas du métro régional ces rapports atteignent de même 7 et 5.

Par ailleurs les solutions routières nécessitent, rappelons-le, des emprises plus importantes que les solutions ferrées.

### 3.7. COÛTS

#### 3.7.1. Coûts moyens pour la RATP

Les coûts moyens du voyageur-km (toutes dépenses de la RATP) peuvent être estimés aux valeurs suivantes pour l'année 1973 d'après les conditions existant en début d'année :

	Taxes comprises	Hors taxes
Autobus .....	0,53 F.	0,46 F.
Métro .....	0,26 F.	0,22 F.

#### 3.7.2. Dépenses unitaires moyennes des usagers des transports en commun

a) **SNCF Réseau de banlieue** (1971). Dépense moyenne en francs d'un usager pour parcourir un kilomètre :

1 <sup>re</sup> classe Plein tarif .....	0,194
2 <sup>e</sup> classe Plein tarif .....	0,137
Abonnement hebdomadaire .....	0,052

b) **Réseau ferré R A T P** (janvier 1973). Dépense moyenne en francs d'un usager pour parcourir un kilomètre :

	Métro urbain	Métro régional
1 <sup>re</sup> classe (en carnet) .....	0,226	0,242
2 <sup>e</sup> classe (en carnet) .....	0,134	0,162
Carte hebdomadaire de travail .....	0,086	0,072

c) **Réseau d'autobus** (janvier 1973). Dépense moyenne en francs d'un usager pour parcourir un kilomètre :

	Réseau urbain	Réseau suburbain
Tickets .....	0,400	0,252
Carte hebdomadaire de travail .....	0,244	0,159

### 3.7.3. Coûts d'utilisation de l'automobile (1973)

#### a) Coût marginal

Le coût marginal d'utilisation d'une voiture particulière en milieu urbain, comprenant les dépenses de carburant, l'entretien courant (graissages, vidanges), le remplacement des pneus et un forfait réparations dépend :

- du modèle de véhicule considéré et de l'usage qui en est fait ; dans ce qui suit les calculs ont été effectués pour une voiture « moyenne » (SIMCA 1 100) utilisée pendant 5 ans à raison d'un tiers du kilométrage en ville et les deux tiers restants en rase campagne,
- de la vitesse de circulation, qui influe surtout sur la consommation.

Les estimations ci-dessous proviennent d'une mise à jour du rapport de février 1969 du « Groupe des transports urbains » à l'aide de données chiffrées provenant de l'Auto-Journal (janvier 1973).

Vitesse moyenne	Coût du carburant		Coût marginal	
	à la voiture x km	à l'usager x km	à la voiture x km	à l'usager x km
10 km/h	0,200	0,160	0,323	0,258
15 km/h	0,163	0,130	0,286	0,228
20 km/h	0,145	0,116	0,268	0,214
30 km/h	0,115	0,092	0,238	0,190
40 km/h	0,097	0,078	0,220	0,176
50 km/h	0,085	0,068	0,208	0,167

#### b) Coût moyen

Pour obtenir le coût moyen on ajoute au coût précédent le garage (côté domicile), l'assurance, la vignette, l'amortissement. Si on effectue avec le véhicule

20 000 km par an, le coût moyen au kilomètre est de 0,475 F. pour un usage mixte (ville-route). Mais en milieu urbain, la consommation est plus forte que la moyenne et on obtient les coûts moyens suivants en francs :

Vitesse moyenne	Coût moyen rapporté à la voiture x km	Coût moyen rapporté à l'usager x km
10 km/h	0,569	0,455
15 km/h	0,532	0,426
20 km/h	0,514	0,411
30 km/h	0,484	0,388
40 km/h	0,466	0,373
50 km/h	0,454	0,364

### c) Coûts par types de liaison (en francs)

Liaison	Coût du carburant		Coût marginal		Coût moyen	
	par véhicule	par usager	par véhicule	par usager	par véhicule	par usager
Paris-Paris	0,70	0,56	1,13	0,90	2,00	1,60
Banlieue-Paris et Paris-banlieue	1,50	1,20	2,63	2,10	4,90	3,92
Banlieue-banlieue	0,83	0,66	1,46	1,17	2,70	2,16

### d) Coût du stationnement

Aux coûts ci-dessus il convient d'ajouter le coût du stationnement (exception faite pour le garage près du domicile qui a été compté dans le prix moyen).

Le coût du stationnement est extrêmement variable. Il est encore pratiquement nul en banlieue. Il atteint 9 à 10 francs par jour dans les quartiers d'affaires du centre de Paris (abonnement trimestriel).

Ainsi pour un migrant habitant en banlieue et travaillant dans le centre de Paris, le coût du stationnement dans Paris peut être du même ordre de grandeur que le coût moyen des trajets aller et retour en voiture.

Les abonnements mensuels des parkings situés aux portes de Paris varient de 45 à 110 F. par mois. Pour un migrant alternant qui combine l'usage de la voiture avec celui d'un transport en commun dans Paris, le coût du stationnement varie donc de 2 à 5 F. par jour (sur la base de 22 jours ouvrables par mois).

## 3.7.4. Coûts sociaux attachés à l'usage de la voiture particulière

### a) Coût des accidents

Le coût pour la collectivité des accidents en voiture particulière en milieu urbain peut être estimé à 0,095 F. par voyageur/km. Il est à peu près 20 fois plus faible pour les autobus.

#### b) **Coût de congestion sur le réseau de voirie**

Le coût marginal de congestion correspond essentiellement à l'accroissement du coût généralisé (dépenses de fonctionnement et valeur du temps passé) dû aux diminutions de vitesse des véhicules résultant de l'introduction d'un véhicule supplémentaire sur la chaussée.

Ce coût est croissant avec le taux de saturation de l'artère considérée.

**Le coût marginal social d'une voiture supplémentaire sur une artère saturée peut être estimé actuellement à 1,5 F. par km.** Il atteint certainement des valeurs nettement plus élevées quand la voie est sursaturée.

Ramené à l'usager x km le coût marginal de congestion sur une artère saturée est de 1,2 F. dans le cas de la voiture particulière contre 0,12 F. dans le cas de l'autobus.

#### c) **Coût de la gêne due au stationnement sur la voie publique**

Le coût social de la gêne provoquée par un véhicule isolé bloquant une voie normalement affectée à la circulation a été estimé en 1969 par le « Groupe des transports urbains » à 24 F. par heure du stationnement, dans le cas où la circulation est intense.

Le coût de la gêne provoquée par les manœuvres de stationnement d'un véhicule atteint, d'après la même source, 0,20 F. si la circulation est intense.

Achevé d'imprimer le 18 Juillet 1973, sur  
les presses de l'IMPRIMERIE H. DRIDÉ  
162, Av. du Général Gallieni - 93140 BONDY  
N° Imprimeur 75.687 - Imprimé en France  
Dépot légal - 3<sup>e</sup> Trimestre - Année 1973

1000

1000

