

## DÉPLACEMENTS, tous d'accord, mais...

**Paris et les 29 communes du centre de l'agglomération ont des objectifs communs, mais des approches diversifiées<sup>1</sup>**

Pour améliorer les conditions des déplacements sur leur territoire les 20 arrondissements parisiens et les 29 communes du centre de l'agglomération parisienne se fixent presque tous un double objectif : la diminution de la pollution avec le développement des transports en commun ; et l'amélioration du cadre de vie avec l'embellissement des espaces publics. Toutefois les conditions de déplacement sont largement tributaires de la structure des transports en commun, elle-même héritière de l'histoire et de la géographie de l'Île de France ; et le cœur de Paris est très bien desservi, les arrondissements périphériques le sont un peu moins et les communes de la première couronne le sont beaucoup moins encore...

### **Priorité n° 1 : améliorer la qualité de vie**

Presque toutes les communes affichent l'objectif, inscrit au PDU, de réduire la pollution atmosphérique, le bruit et les désordres engendrés par trop de véhicules... « pour réduire le temps perdu, vivre mieux », comme l'écrit l'une d'elle dans ses documents municipaux. Sur les sites internet on lit presque partout un même message : développer la qualité de vie, favoriser les circulations douces et les transports en commun, en préservant l'animation et les activités, et... en tenant compte des moyens de transport existants.

Les politiques mises en œuvre vont donc presque toutes dans le même sens. Ainsi une des communes affiche dans ses documents d'urbanisme les axes stratégiques suivant :

- une protection de la ville en affirmant une maille de protection à l'échelle intercommunale, la redéfinition du réseau des voiries principales à l'intérieur de cette maille, une réorganisation de la circulation à l'échelle communale ;
- un plan de modération des vitesses, créant des zones 30 correspondant aux quartiers existants, redéfinissant les limitations de vitesse sur les voi-



*En analysant les politiques urbaines des 29 communes voisines de Paris, on constate que toutes veulent mettre en valeur leurs espaces publics, c'est-à-dire rendre leurs rues plus agréables, mieux accueillantes, protéger leur centre ville, offrir un environnement plus souriant, développer les circulations douces, etc. Ici les aménagements dans le centre de Saint-Denis.*

<sup>1</sup> – Cette note s'appuie sur une enquête qui a été réalisée ces derniers mois auprès des services techniques des 29 communes autour de Paris, voir in :

**Apur, Politiques urbaines, tendances et évolutions du cœur de l'agglomération, Paris et les 29 communes limitrophes, Paris, décembre 2004.** (Étude inscrite au programme partenariale, réalisée avec la participation financière de la Région Île de France, convention Apur, 2004 article 3.1)

## La requalification des centres de quartier

pour améliorer le cadre de vie et réduire les nuisances liées à la circulation automobile

Zone de réduction du transit (zones 30, quartier vert, zones semi piétonnes)

■ Projet    ■ Réalisé

Requalification de grandes voies et de boulevards (mobiliens, comités d'axes, axes civilisés, CPER)

■ Projet    ■ Réalisé

★ Réaménagement des portes et des carrefours principaux

■ Couverture de voies (Bd périphérique, nationales, autoroutes)

Cette carte montre la convergence des politiques qui sont engagées pour la réduction du transit dans les centres villes et les centres de quartier dans les communes et les arrondissements du centre de l'agglomération. Un cinquantaine de projets de ce type sont prévus ou en cours. Ces actions sont des réponses locales aux nuisances liées à la circulation. Mais, associées, elles ne font pas une politique globale.



Source : Apur

ries principales, et engageant la remise en valeur progressive des voiries principales ;

- la mise en place d'un réseau vert, avec la définition d'un réseau armature, un meilleur accueil des piétons et des cyclistes dans les zones 30, une meilleure sécurité des liaisons de quartier à quartier avec des aménagements prioritaires de traversées, l'accueil des piétons et des cyclistes sur les voiries principales ;

- enfin, une organisation de la multimodalité et une planification du stationnement et des livraisons.

## Un objectif récurrent : la réduction des circulations de transit

La circulation de transit crée de graves nuisances dans pratiquement toutes les communes. Les déplacements en automobile internes à la petite couronne, et entre Paris et la petite couronne sont très importants. Ils représentent respectivement 76 % et 38 % du total des déplacements mécanisés<sup>2</sup>. Les difficultés se concentrent sur certains axes et certains points, en particulier les grands axes pénétrants dans Paris (200 000 véhicules/jour sur la RN13 à Neuilly par exemple), le périphérique, les autoroutes et leurs voies de délestage, les portes de Paris (phénomènes d'entonnoir), avec une tendance à sa diffusion sur la voirie locale comme à Ivry, le Kremlin Bicêtre, Clichy ou Les Lilas... De lourdes nuisances en découlent : bruit, pollution, accidents, coupures urbaines, que les habitants n'acceptent plus, à Paris comme dans les 29 communes limitrophes. L'ensemble des communes tente donc de mettre

en œuvre des politiques d'aménagement visant à réduire la circulation de transit et à en diminuer les nuisances. Ce sont par exemple les requalifications d'axes via le Contrat de Plan État Région, pour la RN2 entre Aubervilliers et Pantin, la RN13 à Neuilly, la RN20 à Montrouge... ; ou les comités d'axes, pour la RN7 au Kremlin Bicêtre, la RN305 à Ivry... C'est dans le même esprit la piétonisation des centres villes comme à Vanves ou la mise en place de zones 30 et de plans de circulation « anti transit », comme à Malakoff, Montrouge ou Levallois Perret ; la réduction des coupures opérées par le périphérique et les grands axes comme à la porte des Lilas, porte de Gentilly ; ou le rétablissement du lien avec la Seine à St Cloud, avec la Marne à Joinville...

## Une attente commune : le développement des transports en commun

Pour favoriser les déplacements non polluants chaque commune attend une extension des réseaux de transports en commun. C'est par exemple le prolongement de la ligne 12 jusqu'à la mairie d'Aubervilliers, ou celui de la ligne 4 à Pleyel (St Ouen, St Denis), ou encore le prolongement de la ligne 11 aux Lilas et à Montrouge... Cette demande est justifiée : de nombreux quartiers du centre de l'agglomération parisienne ne sont pas encore ou sont très mal desservis par le métro ou le tramway ; et le réseau de bus souffre d'un manque de qualité de service (amplitude horaire, fréquence, ponctualité, régularité...). En outre, les liaisons en

rocade manquent cruellement, et les réseaux de bus parisiens et de banlieue ne s'interpénètrent que très peu, la coupure du périphérique n'en étant que plus accentuée.

De nombreux territoires en mutation, comme à St Denis ou à Ivry, souhaitent s'appuyer sur les projets d'extensions ou de création de réseau, confortant ainsi le modèle compact et durable du cœur de l'agglomération parisienne. Les communes limitrophes de Paris ont une densité moyenne de 136 habitants/hectare. C'est un chiffre très supérieur à bien des villes de province qui se sont équipées d'un tramway. De telles densités permettraient d'y offrir une desserte efficace et « rentable » en transports en commun.

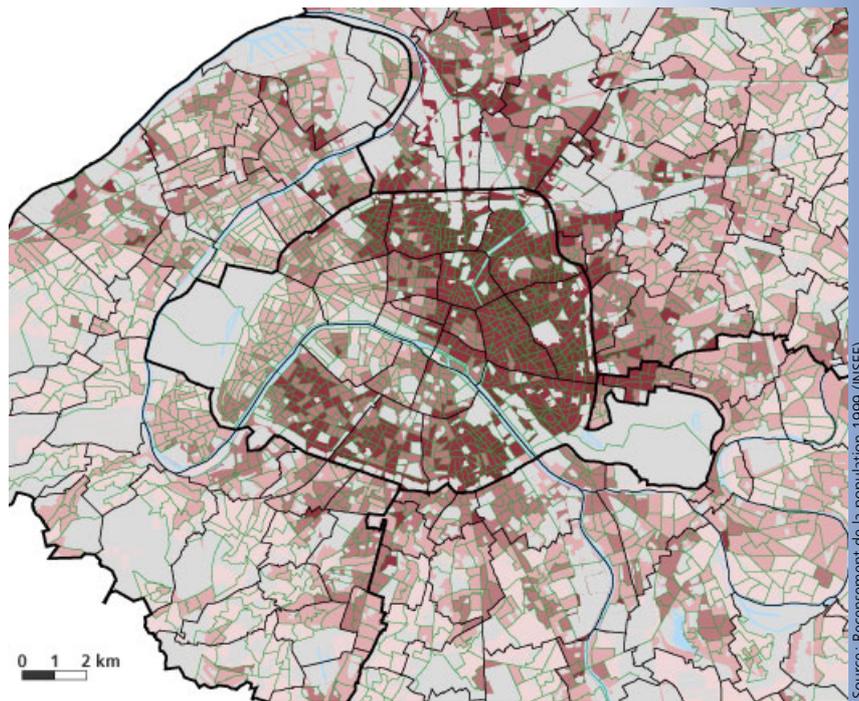
L'extension du réseau de transports en commun dans le centre de l'agglomération est le seul à pouvoir jouer un véritable rôle sur la mobilité des populations et sur le développement des territoires et des projets urbains; combler ses lacunes et ses poches d'ombre reste un objectif d'une importance cruciale, non seulement pour la proche couronne mais aussi pour toute l'Ile-de-France.

## Un outil manié avec précaution : le stationnement

À Paris comme dans les communes limitrophes, le stationnement est conçu de façon croissante comme un outil de gestion des déplacements, et non plus comme un simple service à fournir aux habitants. Les élus restent évidemment pragmatiques: la voiture demeure indispensable lorsqu'il n'y a pas de transport en commun, et c'est le cas au fur et à mesure qu'on s'éloigne de l'hyper centre, des stations de métro et de RER existantes.

À l'heure actuelle, la majorité des communes, hors Paris, présente un système de stationnement payant et rotatif dans leur hypercentre commerçant, le reste du territoire étant gratuit (Ivry, Nogent, Bagnolet, les Lilas, Suresnes...). De nombreuses communes envisagent à plus ou moins court terme d'étendre la réglementation du stationnement (Les Lilas, Montreuil, St Mandé...), ou de baisser les normes de stationnement comme à Issy ou Paris, d'autres portent leurs efforts sur la construction de parkings souterrains (Boulogne, Neuilly) et la réhabilitation de l'existant (Gentilly, Plaine Commune).

Dans bien des cas la situation apparaît paradoxale. Les communes expriment le souhait de réduire le trafic de transit sur leur territoire, toutefois elles souhaitent aussi tirer profit de ces flux à la fois pour le commerce local, mais aussi plus largement pour l'emploi et le développement économique. Les politiques de stationnement ne sont donc pas toujours en cohérence avec le souhait de réduire le transit. Elles ne sont par ailleurs pas toujours en phase les unes avec les autres, créant des phénomènes de report des zones payantes aux zones gratuites.



Source: Recensement de la population 1999 (INSEE)

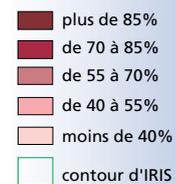
### Part des déplacements effectués en transport en commun dans le total des déplacements domicile-travail



Moyenne :  
Paris + Petite Couronne = 41,5%  
Paris = 51,8%

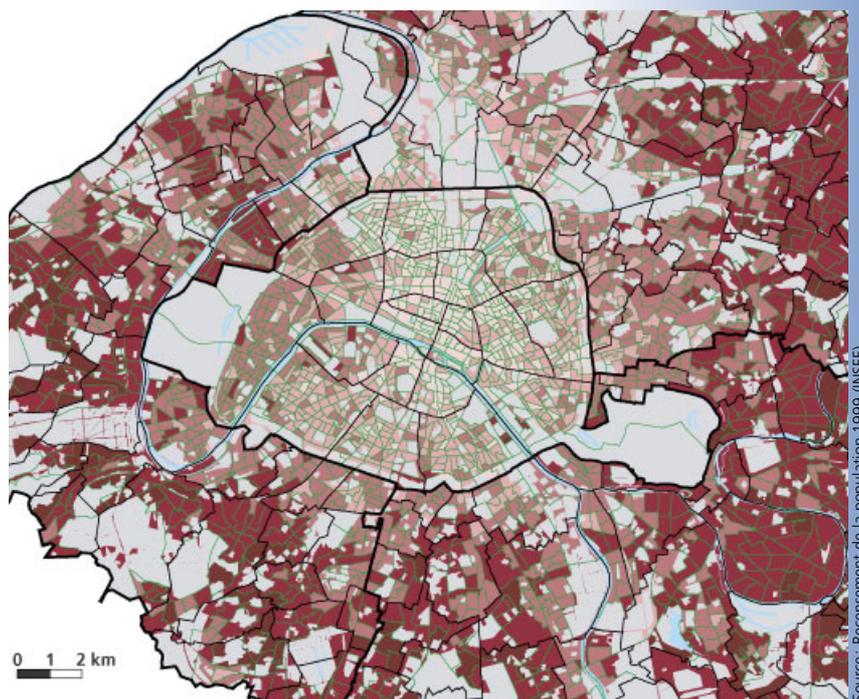
Les communes de moins de 20 actifs ayant un emploi, ainsi que les bois et forêts apparaissent en gris

### Part des ménages ayant une voiture ou plus dans l'ensemble des ménages



Moyenne :  
Paris + Petite Couronne = 59,5%  
Paris = 44,5%

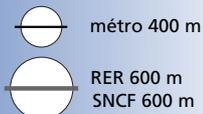
Les communes de moins de 20 ménages ayant un emploi, ainsi que les bois et forêts apparaissent en gris



Source: Recensement de la population 1999 (INSEE)

## Carences des dessertes en transport en commun

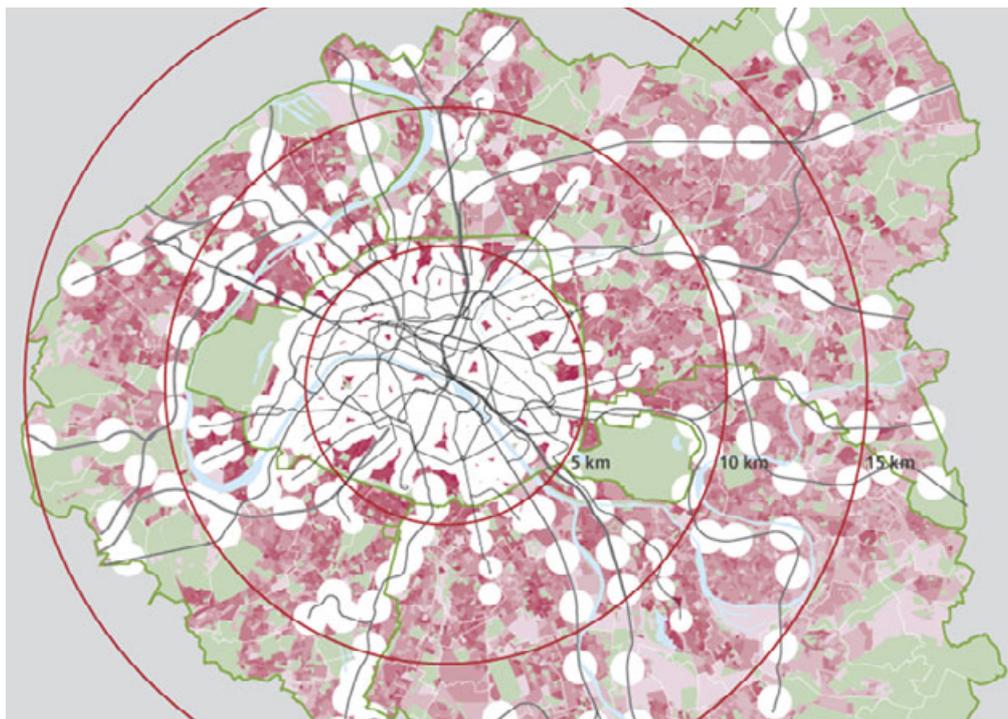
### Zone de desserte



Fond de plan : densité cumulée de population et d'emplois salariés

Les îlots de moins de 10 habitants + salariés, ainsi que les principaux espaces verts apparaissent en gris.

Sur cette carte figurent en blanc les quartiers où chaque adresse dispose d'un transport en commun à moins de 400 m pour le métro et 600 m pour les RER et transilien. En rouge les zones non desservies. Cette carte montre le terrible déséquilibre qui existe entre Paris et le reste du centre de l'agglomération. À Paris 5 % des emplois ne sont pas desservis. En proche banlieue, la proportion d'emploi non desservie atteint 55 %, soit 1 000 000 d'emploi. (Cf. données partielles de l'ERE 2000).



Source : Recensement de la population 1999 (INSEE) – Enquête Régionale Emploi 2000 (INSEE)

## Les circulations douces, un réseau qui progresse

La place du piéton est de mieux en mieux reconvenue dans les projets urbains et la requalification des espaces publics se développe très largement en leur faveur avec la sécurisation des traversées, l'élargissement des trottoirs élargis, la piétonisation de grandes rues.

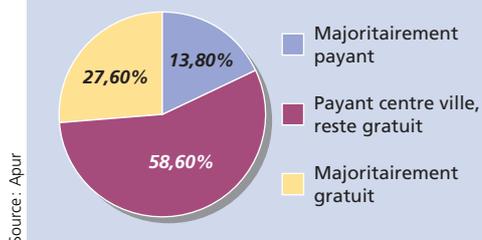
La place du vélo est, elle, moins prise en considération, même si les projets sont nombreux, en particulier sous l'impulsion des SDIC (Schémas Départementaux des Itinéraires Cyclables), des comités d'axe (PDU), mais aussi avec les travaux de réaménagement réalisés aux Portes. Paris compte 314 km de pistes cyclables en 2004, pour 1 601 km de voies

publiques et privées ouvertes à la circulation (soit 5 % du linéaire total). Plusieurs communes jouissent déjà d'une voirie locale relativement tranquille, comme Vanves, Nogent, ou Montrouge...). De nombreuses zones 30 existent. D'autres estiment qu'une topographie trop accidentée est un important obstacle au développement des itinéraires cyclables (Puteaux, Bagnolet, Issy...).

## Conclusion

Paris et les communes limitrophes portent ainsi, d'une manière générale, des objectifs assez similaires en matière de gestion des déplacements : diminution de la pression automobile, promotion et développement des transports en commun ainsi que des circulations douces, gestion du stationnement en fonction de ces objectifs. Chacune n'est pas au même stade d'avancée dans ses projets, et n'emploie pas nécessairement les mêmes moyens. Il apparaît souvent une insuffisance de coordination entre les nombreux acteurs intervenant sur les projets de déplacement et les projets d'espace public. Ces décalages dans le temps et les moyens sur ces sujets d'importance fondamentale pourraient évidemment être réduits par une meilleure gouvernance du cœur de l'agglomération. ■

### La réglementation du stationnement dans les communes limitrophes de Paris



L'Apur est une association entre la Ville de Paris, l'État, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et la Caisse d'Allocations Familiales de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, régie par la loi de 1901. Président du conseil d'administration : Jean-Pierre Caffet, adjoint au Maire de Paris chargé de l'urbanisme et de l'architecture.

Directeur de la publication : Jean-Baptiste Vaquin. Étude, rédaction et conception : Jean-Baptiste Vaquin, André-Marie Bourlon, Florent Turck, Cécile Diguët, Florent Bruneau, avec le concours de la Direction de la Voirie de la Ville de Paris.

Contact et vente : Apur/Communication/Service diffusion. 17, boulevard Morland 75004 Paris. Téléphone : 01 42 71 28 14. Prix : 2 €