



ATELIER PARISIEN D'URBANISME - 17, BD MORLAND - 75004 PARIS - TÉL : 01 42 71 28 14 - FAX : 01 42 76 24 05 - <http://www.apur.org>

LA MOBILITÉ DANS LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

Une contribution de l'Apur

Novembre 2006

UN ÉTAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ

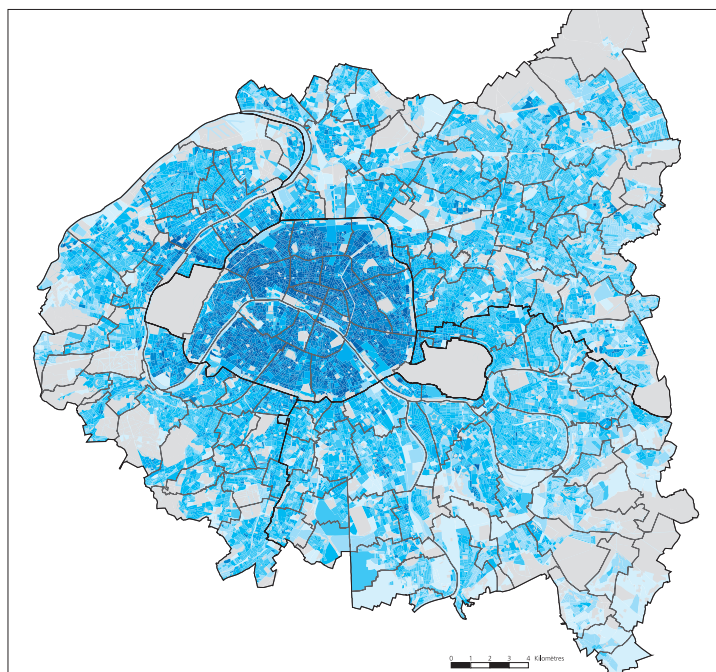
LES RÉSEAUX

TRANSPORTS EN COMMUN

Un réseau d'une grande qualité

L'Ile-de-France bénéficie d'un des meilleurs réseaux de transports en commun du monde, même s'il n'est pas sans présenter des insuffisances. Ce réseau s'est constitué pour l'essentiel en deux étapes :

- entre 1900 et 1930, le réseau de métro a couvert l'essentiel du territoire de Paris, et cela de façon très homogène et très dense : aujourd'hui plus de 95 % de la population parisienne est à moins de 500 mètres d'une station de métro ou de RER ;
- à partir des années 1960, un réseau de RER très performant est venu compléter le chemin de fer de banlieue et accompagner la création des villes nouvelles en périphérie de l'agglomération.



Densité cumulée de population et d'emplois salariés 1999 et 2000

Nombre cumulé d'habitants et d'emplois à l'hectare

- plus de 800
- de 400 à 800
- de 200 à 400
- de 100 à 200
- de 50 à 100
- de 20 à 50
- moins de 20

apur
ATLANTIQUE PAYSANNE

La couverture TC laisse en dehors de Paris de nombreuses zones denses non desservies



Carences des dessertes en transport en commun

Densité cumulée de population et d'emplois salariés 1999 et 2000

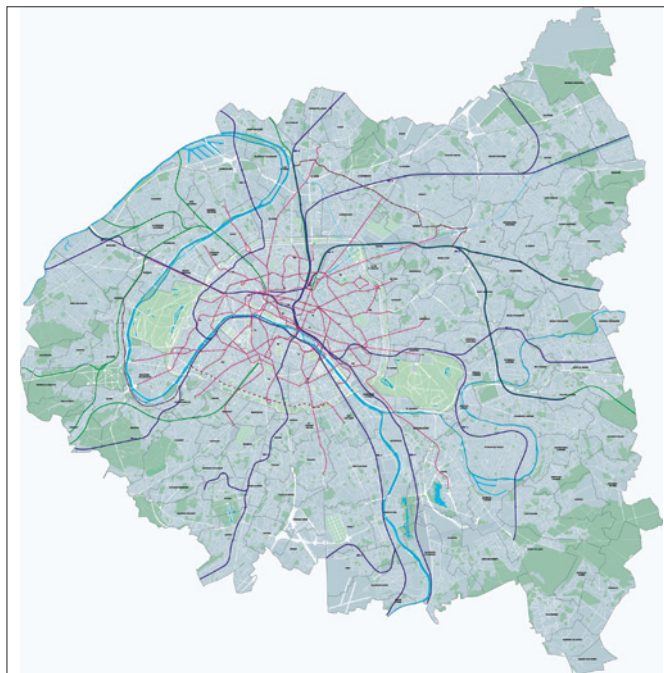
Nombre cumulé d'habitants et d'emplois à l'hectare

- plus de 800
- de 400 à 800
- de 200 à 400
- de 100 à 200
- de 50 à 100
- de 20 à 50
- moins de 20

apur
ATLANTIQUE PAYSANNE

Une structure essentiellement radiale des réseaux lourds

La structure du réseau de transports en communs lourds d'Ile-de-France est essentiellement radiale, convergeant vers le centre de Paris. Dans Paris, les rocades se limitent à deux lignes de métro (2 et 6), et bientôt aux trams T2 et T3 ; dans la Petite Couronne aux trams T1 et T2, au Trans Val de Marne et prochainement au tram train T4, et plus loin de Paris à quelques tangentielles ferroviaires.



Une rupture de l'offre en limite de Paris

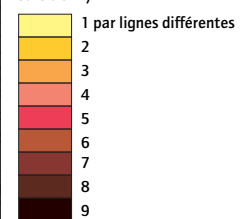
Le réseau TC est caractérisé par une véritable rupture de l'offre dès que l'on sort de Paris :

- moins de 50 % des habitants de la Petite Couronne sont desservis par un réseau lourd ;
- la plupart des points desservis correspondent à une seule ligne, alors que dans Paris près de 30 % des stations offrent au moins une correspondance avec le réseau lourd ;
- un habitant de Petite Couronne met en moyenne plus de 3/4 d'heure pour se rendre à son lieu de travail, alors que le parisien met en moyenne 1/4 d'heure de moins.



Desserte en transports en commun

Couverture à 400 m des stations du réseau ferré (700 m Hors Paris pour le RER et le train)

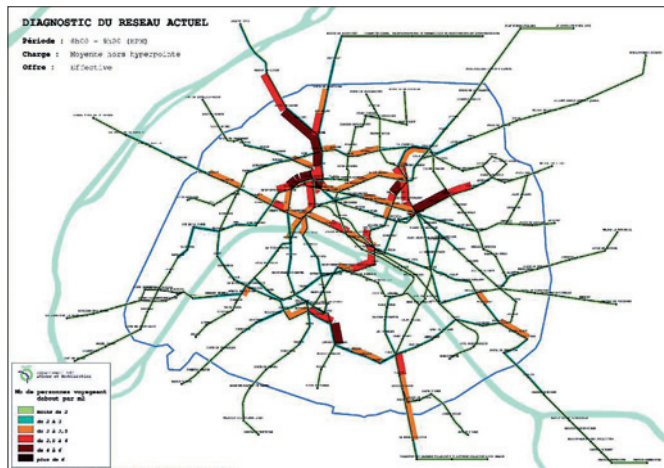


apur

Des réseaux bus, denses, mais déconnectés entre Paris et la banlieue

Les réseaux de bus parisiens et de banlieue transportent un nombre important d'usagers (un jour de semaine les bus de Paris transportent 900 000 usagers et ceux de banlieue plus de 2 millions) . La plupart des lignes s'arrêtent aux portes de Paris, obligeant ainsi à y effectuer des correspondances qui complexifient fortement les liaisons entre Paris et la banlieue.



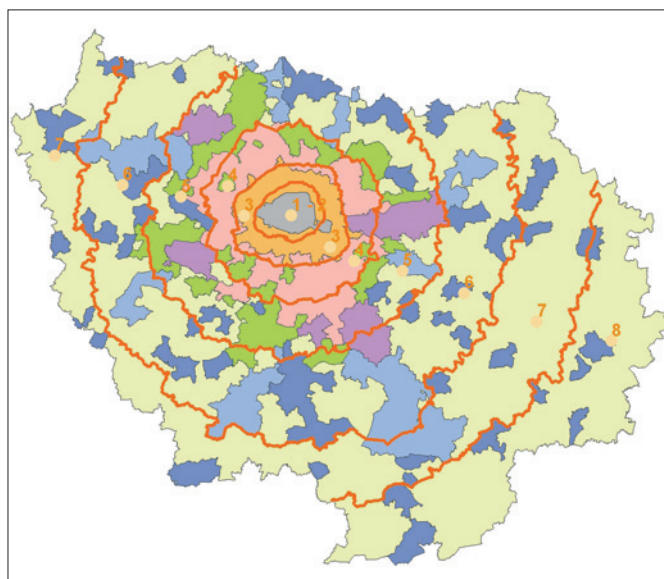


Un réseau saturé dans Paris

Dans Paris, la quasi-totalité des lignes de métro et de RER sont saturées aux heures de pointe. La structure radiale du réseau renforce l'impact de ces dysfonctionnements dans l'hypercentre : c'est ainsi tout le fonctionnement à l'échelle du réseau qui est mis en péril, et les utilisateurs de Grande Couronne sont les premiers à en souffrir.

Cette saturation pèse sur les possibilités de reports modaux de la voiture vers les transports en commun.

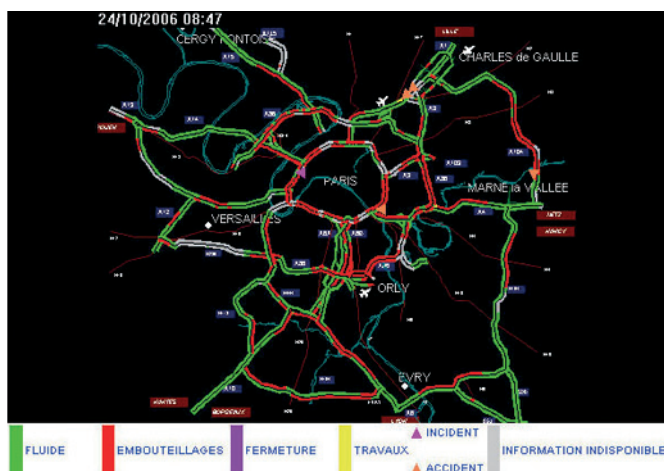
- Limite et numéro de zone carte orange
- Découpage morphologique
- Paris
 - Banlieue intérieure
 - Banlieue extérieure urbanisée
 - Franges de l'agglomération
 - Villes nouvelles
 - Agglomérations des axes bien servis en TC
 - Autres zones agglomérées
 - Espace rural



Une tarification de plus en plus déconnectée de la structure des déplacements

Le coût de l'abonnement de type carte orange est fonction non pas de la longueur des déplacements, mais de l'éloignement de Paris. En outre, certaines communes peuvent être à cheval sur deux zones. Cette tarification est particulièrement injuste : c'est là où l'offre de transports en commun est la plus faible que le coût du transport est le plus élevé. Elle est notamment dissuasive pour les déplacements de faible portée en rocade en banlieue.

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

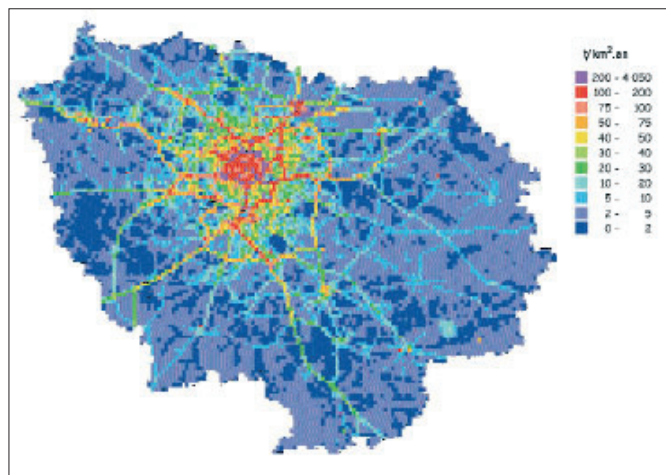


Un réseau largement congestionné, à la fois en radiales et en rocades

Aujourd'hui, c'est l'essentiel du réseau principal qui est congestionné aux heures de pointe autour de Paris. L'A86 et l'A104 sont incapables d'absorber la demande de déplacements les concernant, et il en résulte des reports importants sur les voiries parisiennes. Ainsi pour aller en voiture de Saint-Denis à Créteil, il est plus rapide de passer par le boulevard périphérique, voire à certaines périodes de l'année par le centre de Paris, l'A86 ne redevenant performante que très tard le soir.

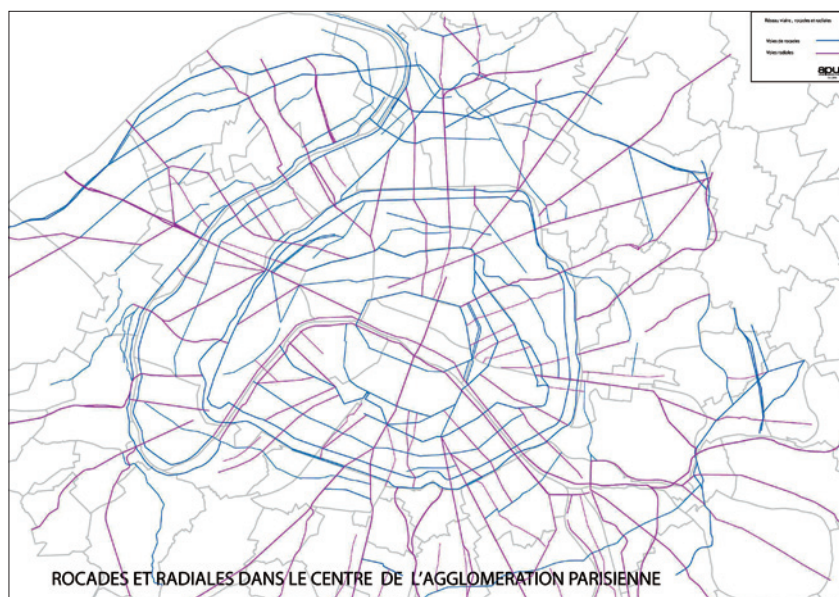
Une pollution importante liée à la circulation automobile

La carte ci contre d'AIRPARIF laisse clairement apparaître l'importance du trafic routier dans les émissions des NOx puisque les plus fortes densités d'émissions sont localisées le long des axes routiers. Ces émissions de polluants concernent tout particulièrement Paris et ses abords immédiats, où se concentre une grande partie de la circulation francilienne.



Des réseaux très différenciés entre Paris et la banlieue

L'histoire (et notamment la présence successive d'enceintes concentriques) et l'existence d'un pouvoir et d'une planification centralisée dans Paris (avec notamment l'intervention d'Hausmann) ont permis de créer dans la capitale un réseau dense et cohérent d'espaces publics largement dimensionnés, complété à partir des années 1960 par le boulevard périphérique et les voies sur berge. À l'inverse, la banlieue n'a pas connu d'Hausmann, et l'éclatement des pouvoirs locaux a peu à peu condamné les projets réservés dans les années 1950, notamment pour des rocade, alors que les autoroutes périphériques comme l'A86 ou l'A104 ont beaucoup de mal à s'achever.

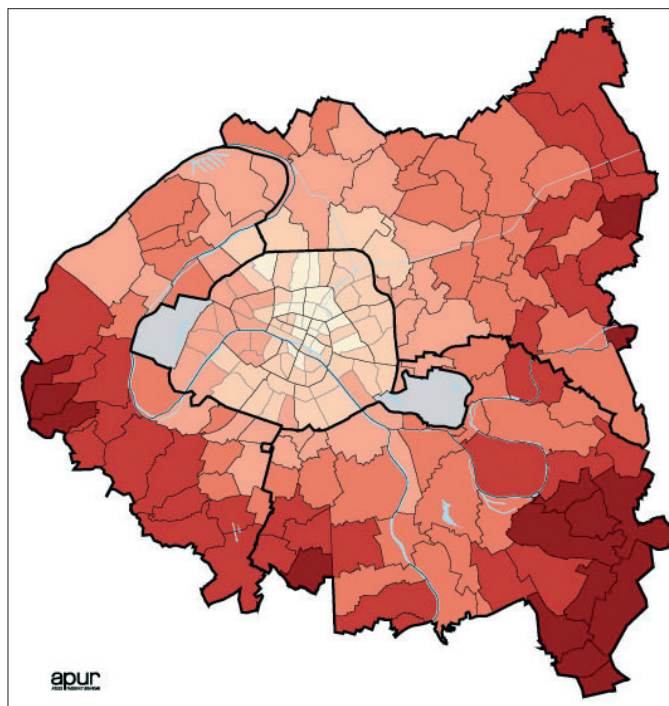


LES DÉPLACEMENTS

UN USAGE TRÈS CONTRASTÉ DES MODES DE DÉPLACEMENTS

Les différences structurelles sur les réseaux évoqués ci-dessus, mais aussi les différences de densité humaine (population plus emploi) – elle est en moyenne divisée par trois lorsqu'on franchit la limite de Paris – ainsi que les différences sociologiques, entraînent des différences de comportement importantes. On en donne ci-après quatre illustrations.

Taux de motorisation des ménages

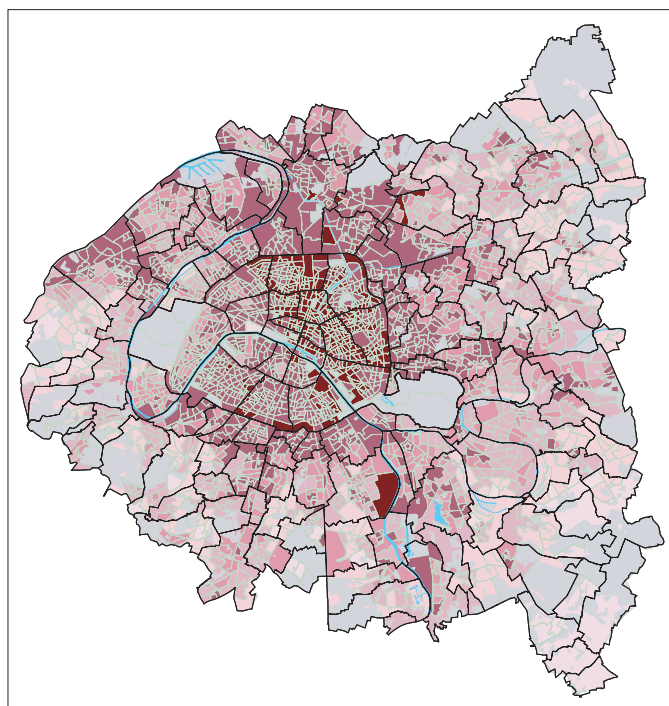
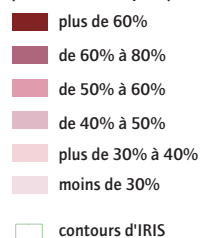


Des ménages parisiens peu motorisés

Dans Paris, 53 % des ménages n'avaient pas de voiture en 2001, alors qu'en Petite Couronne ils n'étaient que 28 % dans la même situation (et 14 % en Grande Couronne). En outre, l'Enquête Globale de Transports 2001 montre que parmi les ménages parisiens qui possèdent une voiture, un sur deux s'en sert au plus une fois par semaine. Cette différence importante s'explique pour Paris à la fois par une offre alternative TC très performante et par l'effet densité qui favorise la marche à pied. La proportion plus faible de ménages avec enfants y entre également en ligne de compte.

Mode de transport domicile/travail – 1999

Part des transport en commun (hors marche à pied)

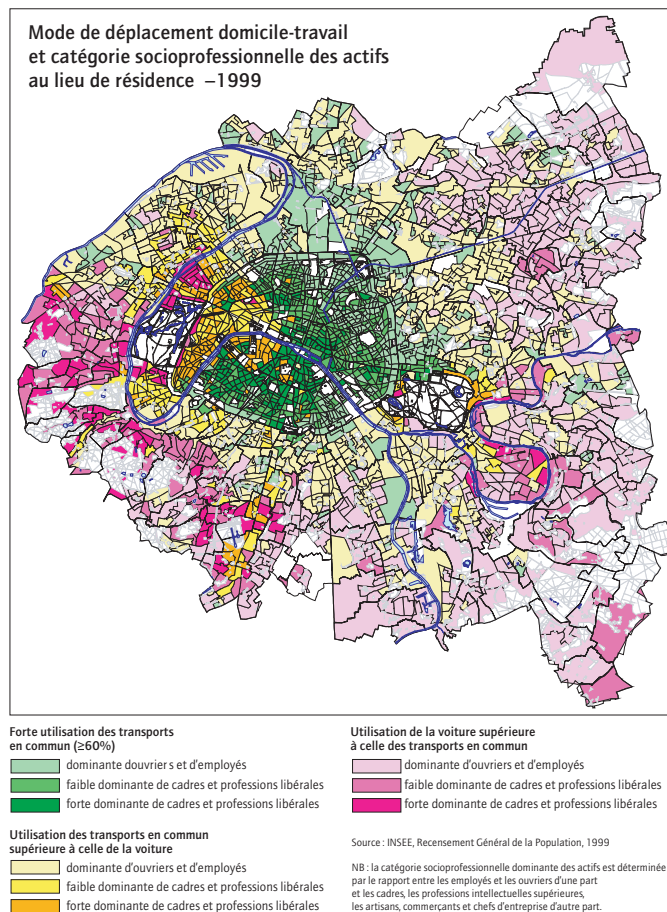


Un usage très hétérogène des transports en commun pour les déplacements domicile travail

La carte issue du recensement de la population en 1999 illustre à la fois la configuration des réseaux de transport (les tâches rouges en dehors de Paris suivent le tracé des lignes de métro et/ou de RER) et les différences sociologiques (l'ouest parisien : 16^e et sud 17^e est tout à comparable à Neuilly, Issy les Moulineaux ou Boulogne, les communes riveraines de Paris à l'Est ou au Nord-Est ayant un comportement qui se rapproche de celui de Paris).

Un impact très fort de la réalité sociologique

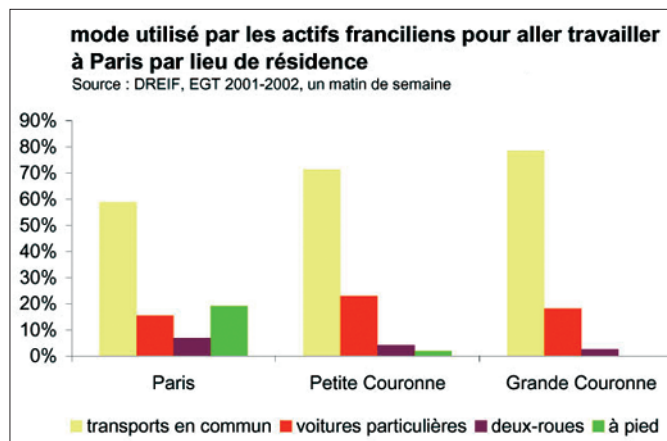
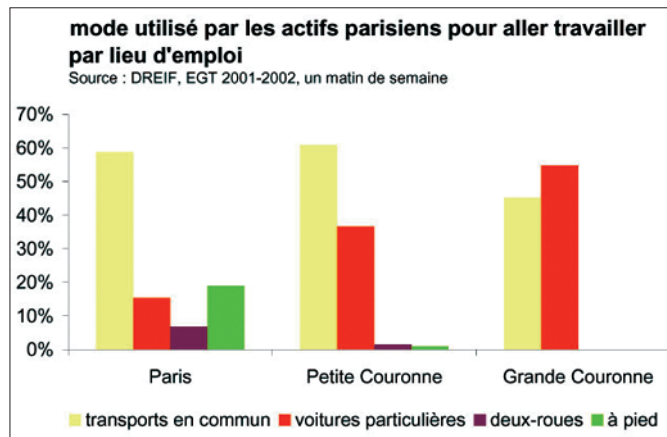
L'usage plus ou moins important de l'automobile n'est pas seulement lié à la qualité de l'offre en transports en commun : ainsi, dans Paris, les 7^e, 8^e et 16^e arrondissements, ainsi que le sud du 17^e arrondissement se distinguent très nettement des autres arrondissements parisiens, alors qu'ils disposent d'une desserte TC équivalente. De même des communes comme Neuilly sur Seine ou Boulogne Billancourt sont, avec des dessertes comparables, à l'opposé de communes comme Saint-Ouen ou Pantin.



Des comportements dissymétriques pour les actifs parisiens et les actifs qui travaillent à Paris

Les deux graphiques ci-contre illustrent les comportements symétriques des actifs franciliens travaillant à Paris, et des actifs parisiens travaillant en Ile-de-France.

Quel que soit le lieu de travail, l'actif parisien reste un utilisateur important des transports en commun (encore 45 % quand l'emploi est en Grande Couronne, 60 % quand il est à Paris ou en Petite Couronne), mais l'usage de la voiture fait plus que doubler quand l'emploi est en Petite Couronne au lieu de Paris, et plus que tripler quand il est en Grande Couronne. Ceci recoupe le nombre moyen de kilomètres parcourus en voiture pour accéder à un emploi : 1,1 pour un emploi parisien, 3,3 pour un emploi en Petite Couronne et 4,9 pour un emploi en Grande Couronne.



Le deuxième graphique souligne une dissymétrie très importante entre les actifs parisiens qui travaillent en Grande Couronne (utilisateurs de la voiture à 50 %) et les actifs de la Grande Couronne travaillant à Paris, grands utilisateurs des transports en commun. Une grande partie de l'explication est sans doute dans le fait que l'actif de Grande Couronne dispose à son domicile d'une voiture qui l'amène à la gare de RER la plus proche, alors que l'actif parisien dispose bien souvent que des transports en commun pour atteindre son lieu de travail. Par ailleurs il convient d'intégrer l'offre de stationnement plus importante au lieu de travail.

L'INTERDÉPENDANCE PARIS BANLIEUE

Paris ville centre

Au cœur de l'agglomération, Paris concentre un grand nombre d'emplois et d'équipements de toutes natures qui rayonnent bien au-delà de son territoire. Dans ce cadre, les lignes de TC lourds situées dans Paris concernent très largement les habitants de toute la région, et plus encore ceux qui habitent au plus près de Paris. Elles accueillent ainsi chaque jour plus de 800 000 déplacements entre Paris et ses communes limitrophes, dont 46 % sont liés à la zone centrale de Paris, et 54 % aux arrondissements périphériques (données RATP).

Des liaisons TC banlieue – banlieue qui passent par Paris

Du fait de la configuration du réseau de TC lourds, beaucoup de Franciliens doivent passer par Paris pour effectuer des liaisons entre banlieues. En heure de pointe, c'est ainsi 20 % des déplacements TC internes à la banlieue qui passent par Paris, et cette part atteint 27 % pour les déplacements TC internes à la Petite Couronne. C'est ainsi aussi qu'un voyageur sur dix présents dans le métro à Paris effectue une liaison entre deux communes de banlieue.

Des habitants de banlieue majoritaires dans les TC lourds à Paris

Les voyageurs présents dans les TC lourds à Paris sont pour plus des deux tiers d'entre eux des habitants de banlieue. Cette proportion atteint même 85 % pour ce qui concerne les usagers des RER dans Paris.

LES ÉVOLUTIONS RÉCENTES ET PROGRAMMÉES

UNE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN QUI CROIT PARTOUT

L'ensemble de l'offre de transports en commun en Ile-de-France a été renforcée entre 2001 et 2005. Elle le sera encore plus en 2006 et 2007, après que la décentralisation a permis à la Région d'acquiescer de nouveaux pouvoirs au sein du STIF.

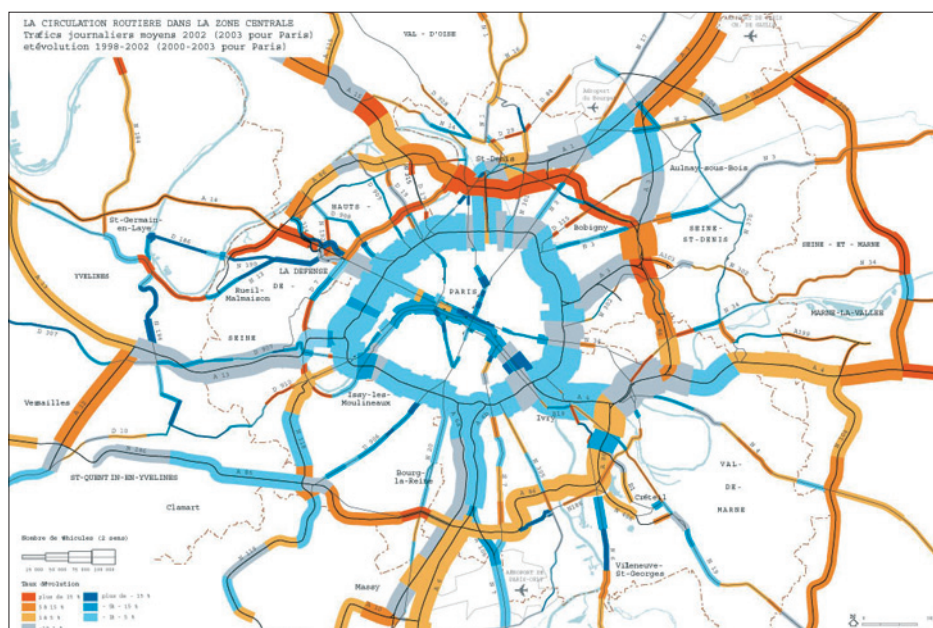
L'offre supplémentaire en voyageurs potentiels par jour a ainsi été et sera la suivante :

Offre supplémentaire en transports collectifs			
Mode	2001-2005	2006-2007	TOTAL
RER + Transilien	72 000	279 000	351 000
Ermont-Saint Lazare, M14, T3	86 000	67 000	153 000
Renforts métro	223 000	129 000	352 000
Bus Paris + Noctilien	43 000	142 000	185 000
Bus RATP banlieue	76 000	58 000	127 000
Bus OPTILE	48 000	67 000	115 000
TOTAL	548 000	742 000	1 283 000

Au total, l'offre supplémentaire est de 1 283 000 voyages par jour, dont les deux tiers concernent à la fois Paris et la banlieue (en 2001, il y avait 6 220 000 déplacements en transports en commun par jour dans la région).

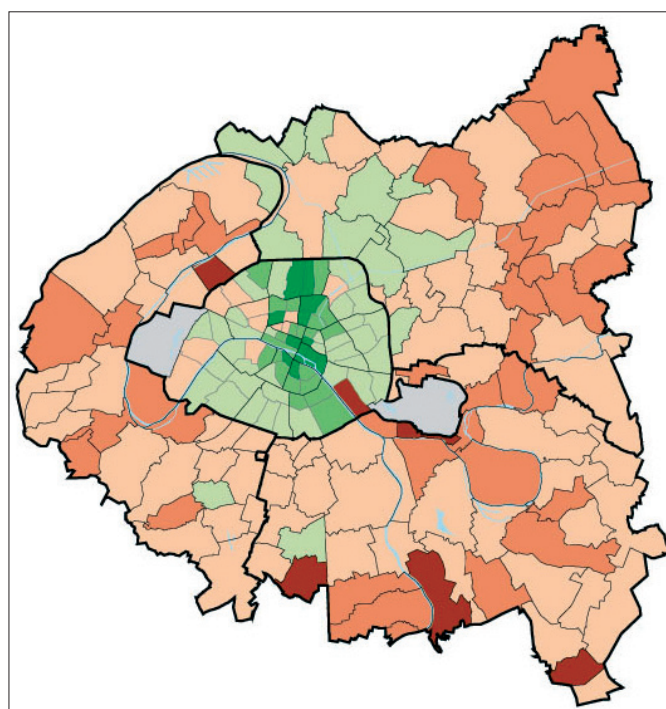
UNE CIRCULATION QUI AUGMENTE SUR ET À L'EXTÉRIEUR D'A86 ET QUI DIMINUE À L'INTÉRIEUR

L'examen de l'évolution de la circulation routière entre 1998 et 2002 (entre 2000 et 2003 pour Paris) montre une situation très contrastée entre l'hypercentre de l'agglomération (à l'intérieur de l'A86) où la circulation baisse quasiment partout, que ce soit en radiales ou en rocade (cette baisse étant notamment très forte dans Paris intramuros) et l'A86 et le territoire à l'extérieur de cette rocade, où la hausse de la circulation est quasi générale. Mais il faut noter que la baisse de la circulation sur le boulevard périphérique et plus encore sur les autoroutes radiales entre A86 et Paris s'est accompagnée d'une augmentation de la congestion.



UNE ÉVOLUTION CONTRASTÉE DE LA MOTORISATION DES MÉNAGES

Entre 1990 et 1999, la motorisation a baissé en moyenne de 10 % dans Paris. Dans le même temps, à l'exception de quelques communes du Nord ou du Nord-Est de Paris, regroupant des populations défavorisées et/ou bien desservies par les transports en commun, elle augmentait de façon générale en Petite Couronne (2 %), même si cette augmentation est plus faible qu'en Grande Couronne (6 %).



Évolution de la motorisation des ménages – 1990-1999

Évolution du nombre moyen de voitures par ménage, entre 1990 et 1999.

CROISSANCE

- plus de 10%
- de 5 à 10%
- moins de 5%

DIMINUTION

- moins de 5%
- de 5 à 10%
- plus de 10%

Le nombre de voitures des ménages déclarant disposer de 2 voitures ou plus a été pris égal à 2.

Source: Recensement de la population, exploitation principale - 1999 (INSEE)

LES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS EN ILE-DE-FRANCE

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE L'ILE-DE-FRANCE

Élaboré à l'initiative de l'Etat en Ile-de-France, le PDU adopté en décembre 2000 à l'issue d'une importante concertation définit les principes permettant d'organiser les déplacements des personnes, le transport de marchandises, la circulation, le stationnement.

Les orientations du PDU visent trois objectifs majeurs pour une mobilité au service du développement durable :

- diminuer le trafic automobile de façon différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transport collectif,
- augmenter, dans le même temps, la part des transports collectifs,
- favoriser le retour en force de la marche et du vélo comme modes de transport urbain à part entière.

Les actions sont déclinées à l'échelle métropolitaine (améliorer la qualité des déplacements voyageurs et maîtriser l'urbanisme), à l'échelle de la zone agglomérée (reconstruire la ville sur la ville et y développer l'urbanité), au-delà de la zone agglomérée dense (renforcer les centralités) mais également à l'échelle de la rue (mieux partager l'espace public en favorisant les modes de déplacements doux).

Elles visent en cinq ans à :

- une diminution de 3 % du trafic automobile (véhicule/km), portée à 5 % à Paris, en Petite Couronne et entre Paris et les autres départements, et à 2 % pour les déplacements internes à la Grande Couronne et entre la Petite et la Grande Couronne. La part de la voiture devra être ramenée en Grande Couronne à 85 % des déplacements,
- une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 % en déplacements, leur part modale devant dépasser le tiers des déplacements domicile-travail et domicile-école,
- une augmentation de 10 % de la part de la marche pour les déplacements domicile-école et inférieurs à 1 km,
- le doublement du nombre de déplacements à vélo,
- une augmentation de 3 % de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer.

Ces objectifs doivent être considérés comme des minima.

LES PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS

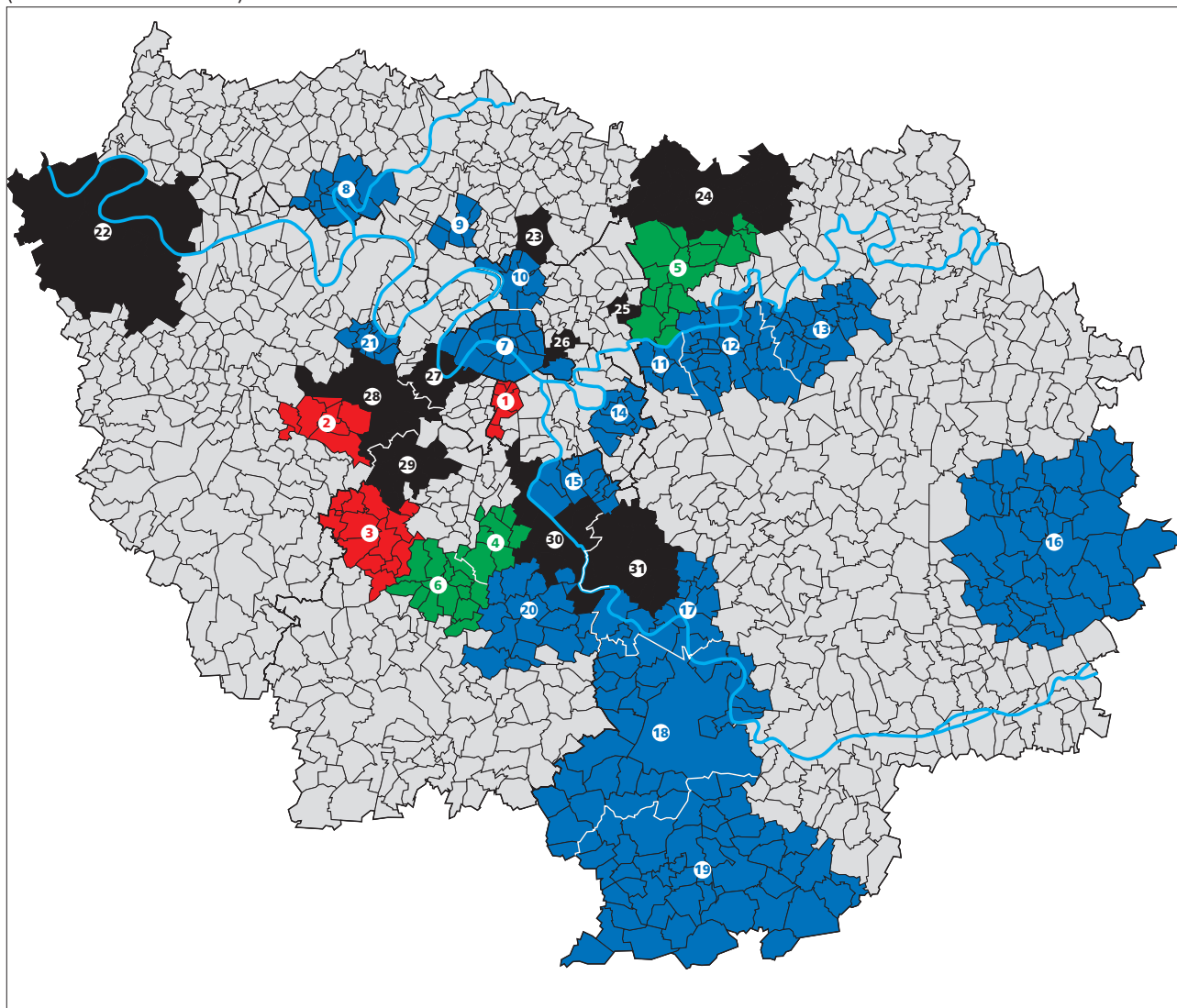
Des Plans Locaux de Déplacements (PLD) peuvent compléter le PDUIF, ils en détaillent et précisent le contenu.

Leur objectif est double :

- transposer les orientations régionales dans la planification locale,
- augmenter la portée opérationnelle du PDUIF en programmant des actions.

Les PLD sont le fruit d'une initiative intercommunale dans un périmètre pertinent : il s'agit donc de faire coïncider une logique de bassin de déplacement avec une volonté politique de travailler ensemble.

Sur les 31 PLD en cours en Ile de France, 3 sont approuvés, 3 sont arrêtés et en cours d'approbation, 15 sont à l'étude ou en cours d'élaboration et 10 sont en cours de lancement.



PLD approuvé

- 1 CA Val de Bièvre
- 2 CA Saint-Quentin-en-Yvelines
- 3 CA Pays de Limours

PLD arrêté et en cours d'approbation

- 4 CA Val d'Orge
- 5 SIEP Marne-Nord
- 6 CC Arpajonais

PLD à l'étude et en cours d'élaboration

- 7 Ville de Paris
- 8 CA Cergy-Pontoise
- 9 CA Val-de-Forêt
- 10 CA Plaine Commune
- 11 SAN Marne-la-Vallée – Val Maubué
- 12 SIVU Marne-la-Vallée – Secteur 3 et 4
- 13 SMEP Vallée du Grand-Morin
- 14 CA Haut-Val-de-Marne
- 15 CA Val-d'Yerres – CA Val-de-Seine
- 16 SMEP Provins Villiers-St-Georges
- 17 SMEP Région Melunaise
- 18 SMEP Fontainebleau
- 19 SIEP Nemours-Gatinais
- 20 CC Val d'Essonne
- 21 SIVOM Coteaux de Seine

PLD en cours de lancement (périmètre non arrêté)

- 22 CA Mantes-en-Yvelines
- 23 CA Val-de-France
- 24 SIEP de Damartin en Gôle
- 25 CA Clichy-sous-Bois – Montfermeil
- 26 Montreuil-Vincennes-St-Mandé
- 27 SM Val-de-Seine
- 28 SM Versailles
- 29 CA Plateau de Saclay
- 30 SMITEC Eury
- 31 SAN Sénart

Sources : IAURIF, CRIF, APUR

UNE ILLUSTRATION : LES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS DANS PARIS ET LES COMMUNES LIMITOPHES

Paris et les 29 communes voisines ont des objectifs communs, mais des approches diversifiées et des moyens de mise en œuvre inégaux. Elles visent toutes à diminuer la pollution en développant les transports en commun, et en améliorant leur cadre de vie à travers l'embellissement des espaces publics. Cependant, le point de départ n'est pas le même : la densité de desserte en transport en commun diminue avec la distance au cœur de Paris, de même, le réseau viaire parisien est plus varié et cohérent qu'en dehors de ses limites.

Un objectif récurrent : la réduction des circulations de transit

La circulation de transit crée de graves nuisances, de plus en plus mal supportées. Les déplacements en automobile internes à la Petite Couronne, et entre Paris et la Petite Couronne sont en effet très importants : respectivement 76 % et 38 % du total des déplacements mécanisés. Les difficultés se concentrent sur certains axes et sites, en particulier les grands axes pénétrant dans Paris, le périphérique, les autoroutes et leurs voies de délestage, les portes de Paris, avec une tendance à la diffusion sur la voirie locale comme à Ivry, au Kremlin Bicêtre, à Clichy ou aux Lilas...

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 : requalifications d'axes via le Contrat de Plan État Région et les comités d'axe (RN2, RN 7, RN20), piétonisation des centres villes (Vanves, Saint-Denis), mise en place de zones 30 et de plans de circulation « anti transit » (Malakoff, Montreuil, Nogent), réduction des coupures opérées par le périphérique et les grands axes (porte des Lilas, porte de Gentilly).

Une attente commune : le développement des transports en commun

Pour favoriser les déplacements non polluants et permettre la mobilité de tous, chaque commune attend une extension des réseaux de transports en commun : prolongement de la ligne 12 jusqu'à la mairie d'Aubervilliers, de la ligne 4 à Saint-Ouen, ou encore de la ligne 11 aux Lilas et à Montreuil, mais également construction d'une rocade de métro autour de Paris. Cette demande se justifie par la desserte très insuffisante du centre de l'agglomération parisienne en dehors de Paris, d'ailleurs inexistante en rocade, l'insuffisante qualité de service des bus et le manque de continuité entre réseau de bus parisiens et de banlieue.

De nombreux territoires en mutation, comme à Saint-Ouen ou à Ivry, souhaitent par ailleurs 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.

L'extension du réseau de transports en commun dans le centre de l'agglomération est en effet le seul à pouvoir jouer un véritable rôle sur la mobilité des populations et sur le développement des territoires et des projets urbains.

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 seulement comme un service à fournir aux habitants. Cependant, les communes oscillent entre leur volonté de réduire le transit et l'encombrement de l'espace public, et celle de tirer profit de ces flux pour le commerce local, mais aussi pour l'emploi et le développement économique. Leurs politiques n'apparaissent donc pas toujours cohérentes, sur leur territoire, mais également entre elles.

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, Suresnes...). De nombreuses communes envisagent à plus ou moins court terme d'étendre la réglementation du stationnement (Les Lilas, Montreuil...), 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). Le stationnement payant a été généralisé dans certaines villes comme à Charenton et à Neuilly.

Les circulations douces, un réseau qui progresse

La place du piéton est de mieux en mieux reconnue 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.

Conclusion

Paris et les communes limitrophes portent ainsi 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. Pourtant, il apparaît souvent une insuffisance de coordination entre les nombreux acteurs intervenant sur les projets de déplacement et d'espace public. Il en résulte des décalages dans le temps et les modalités de mise en œuvre qu'une meilleure gouvernance du cœur d'agglomération pourrait réduire.

LE PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS DE PARIS : Pour un droit à la mobilité durable pour tous

La stratégie du PDP

La politique des déplacements parisienne se donne pour objectif d'améliorer la mobilité de tous dans une perspective de développement durable.

Cela veut dire :

- donner la priorité au développement de nouvelles offres de transports alternatives à la voiture : favoriser les mobilités les plus durables, par la création de services à la mobilité supplémentaires (transports collectifs, vélos en libre-service, auto-partage, etc.) et la priorité aux véhicules propres, comme autant de mesures qui accompagnent une réduction globale de la circulation automobile,
- faciliter la mobilité des acteurs prioritaires : services d'urgence, déplacements professionnels, livraisons, etc., tout en cherchant à en limiter les nuisances, la pollution et l'impact sur l'environnement,
- intégrer la politique parisienne dans une vision partagée de l'agglomération, prenant en compte les dynamiques de développement.

Les principes qui guident son élaboration

Le PDP s'inscrit dans la continuité de la politique engagée depuis 2001 visant à encourager le développement des déplacements les moins polluants, notamment par un nouveau partage de l'espace public.

Il répond dans le même temps au double objectif de tirer les enseignements de cette première période de mise en œuvre et de tracer des orientations durables, à 15 ans.

Il s'agit donc de renforcer la mise en cohérence et la mise en perspective, dans le temps et dans l'espace :

- dans le temps : mieux articuler et synchroniser des réductions nouvelles de circulation automobile et un renforcement des offres de transports alternatifs.

Conséquence : phaser et lier la mise en œuvre des propositions de nouvelle restriction de la circulation automobile à la mise en place d'une offre alternative ;

- dans l'espace : assumer le fait que les conditions de déplacement dans la Capitale sont interdépendantes avec les conditions de déplacement à l'échelle de l'agglomération, et s'insèrent dans l'organisation des déplacements à cette échelle.

Conséquence : articuler les mesures menées de part et d'autre du boulevard périphérique et la mise en œuvre des mesures de développement de l'offre alternative à l'échelle de l'agglomération.

Le contenu du PDP :

Six axes d'intervention sont proposés :

- développer les transports publics dans toute l'agglomération
- améliorer le confort et la sécurité des modes « doux »
- organiser un bon usage de la voiture et des deux-roues motorisés
- donner la priorité aux déplacements professionnels
- l'accessibilité et la mobilité pour tous
- rendre l'espace public plus confortable, plus beau, plus convivial

Autour de ces six axes, le PDP a vocation à décliner un ensemble cohérent de mesures, selon des modalités et dans un phasage articulant les mesures destinées à réduire la pollution et un accompagnement en termes d'amélioration de l'offre, dans une vision large des déplacements à l'échelle de l'agglomération dense.

Ainsi, le levier essentiel du PDP portera d'abord sur l'augmentation de l'offre de transports en commun et, plus généralement, de toutes les offres alternatives à l'usage de véhicules individuels, qui ouvrent de réelles marges de manœuvre en matière de réduction globale de la circulation automobile.

Parmi les mesures les plus significatives, plusieurs visent à prolonger et développer la politique menée jusqu'à présent et constituent en quelque sorte le socle du PDP :

- poursuite du développement et de la diversification de l'offre de transports collectifs : renforcement du RER, du métro, prolongations de lignes de métro, création de liaisons de rocade, nouveaux tramways, renforcement de l'offre bus et programme Mobilien (en visant une plus grande interpénétration des réseaux Paris et banlieue), amélioration de la qualité de service, orientations en matière tarifaire, navettes fluviales, services de proximité...
- développement de l'inter-modalité et du rabattement sur les réseaux de TC : parkings relais, rabattement bus et vélo
- définition d'une panoplie de dispositifs en faveur des acteurs économiques et sociaux : livraisons, services urbains, artisans, e-commerce, professionnels de santé, plans de déplacements des entreprises et des administrations...
- plan d'action en faveur des taxis : nombre, disponibilité, qualité de service, visibilité, tarification...
- généralisation des aménagements et des services de mobilité favorisant les circulations douces, les alternatives à l'usage de la voiture individuelle, dans le cadre de schémas métropolitains
- poursuite de la priorité donnée au stationnement résidentiel, dans le cadre d'une politique cohérente en ouvrage et sur voirie
- maîtrise du développement des deux roues motorisés : sécurité, stationnement, réduction des nuisances.

Parmi les mesures mises en débat lors de la concertation, les modalités de mise en œuvre de certaines doivent encore être précisées, à la fois en fonction des objectifs de transfert modal et des évolutions réglementaires qu'elles impliquent :

- requalification des axes de transit et des voies radiales principales Paris/banlieue : il est nécessaire d'articuler leur traitement avec un renforcement simultané de l'offre TC, en synchronisant les projets de part et d'autre des limites communales ; une telle démarche peut être préconisée aussi pour l'aménagement des portes
- reconquête des voies sur berges : les conditions à définir pour une telle reconquête portent à la fois sur la baisse globale de trafic automobile, la limitation des reports de circulation, et l'offre alternative de transit
- réduction des nuisances liées au boulevard périphérique, selon des modalités de co-décision avec les collectivités voisines à définir, portant à la fois sur les mesures qui pourraient être mises en œuvre sur ce boulevard et sur l'offre parallèle de transport collectif
- préservation des Bois : conformément aux orientations des chartes des Bois, une stratégie d'ensemble concertée avec les collectivités voisines doit permettre d'améliorer la desserte et le transit en TC et en vélo, de réduire le transit automobile, ainsi que d'organiser et de réglementer le stationnement
- incitation à l'usage des véhicules « propres » et de restriction des véhicules polluants
- définition d'une stratégie pour les quartiers centraux : plusieurs types d'actions peuvent être envisagés et doivent être précisés : confort et sécurité des piétons, qualité de l'espace public, création d'espaces civilisés, de zones 30, d'aménagements spécifiques prenant en compte la forte densité commerciale et économique, adaptation éventuelle de dispositifs de contrôle d'accès tels que ceux qui existent aux Halles, à Beaubourg, à Montorgueil à d'autres secteurs de cette zone. Cela suppose d'en maîtriser l'impact sur le reste de la ville
- généralisation des zones 30 ou des zones de circulation apaisée dans les quartiers : continuer à réduire les nuisances, à renforcer la sécurité, à encourager la vie de quartier, en veillant à garantir l'accès pour les livraisons, les activités économiques et à permettre l'usage de la voiture quand il est nécessaire.

Par ailleurs le PDP pourra être conçu comme une contribution à un futur plan de déplacement de l'agglomération parisienne et à la future révision du PDUIF dont le STIF est désormais chargé.

La conférence métropolitaine constitue d'ores et déjà un cadre de débat et de concertation préalable à l'arrêt du projet de PDP par le Conseil de Paris. Elle pourrait également donner l'occasion de mettre en place un « observatoire des déplacements », outil de travail et d'échanges techniques permettant d'alimenter la réflexion collective à l'échelle de l'agglomération.

LES PERSPECTIVES D'AVENIR

Le Schéma Directeur d'Ile-de-France est en cours de révision. Un des infléchissements les plus marquants du nouveau schéma directeur est de préconiser un renforcement très important du cœur d'agglomération, à la fois en termes de population et d'emplois.

À partir des hypothèses de population et d'emploi à l'horizon 2020 élaborés par l'IAURIF, l'APUR a procédé à une estimation de la demande de mobilité concernant Paris et la Petite Couronne à cette échéance.

Outre les évolutions de population et d'emploi précitées, il a été pris en compte une évolution moyenne de la mobilité par tranches d'âge (0-20 ans, 20-60 ans, plus de 60 ans) à mi-chemin entre un strict prolongement jusqu'en 2020 des évolutions observées entre 1991 et 2001 et la stabilité au niveau de 2001.

L'évolution globale de la demande journalière pour l'ensemble des principaux modes mécanisés (TC + VP) serait la suivante :

Déplacements Paris-Paris : 2 723 000 en 2001, 2 637 000 en 2020, soit une baisse de 3 %

Déplacements Paris Banlieue : 3 790 000 en 2001, 3 986 000 en 2020, soit une hausse de 5 %

Déplacements PC-PC : 5 607 000 en 2001, 6 456 000 en 2020, soit une hausse de plus de 15 %

Le mode sur lequel se reportera cette demande supplémentaire dépendra bien sûr de la nature de l'offre supplémentaire qui sera apportée d'ici 2020.

Il faut noter que cette demande supplémentaire concerne à la fois des déplacements radiaux entre Paris et la banlieue : +196 000, soit une hausse de plus de 5 % et des déplacements de rocade banlieue-banlieue : +850 000, soit une hausse de plus de 15 %.

La mise en œuvre de l'objectif du PDUIF de réduction de la circulation à Paris et en Petite Couronne suppose qu'une offre de transports en commun supplémentaire absorbe en plus de cette demande nouvelle les flux correspondant à des reports de la voiture vers les transports en commun, et ceci à la fois pour les liaisons en radiale et les liaisons en rocade.

L'ampleur de cette demande plaide pour un véritable saut qualitatif de l'offre de transports en commun, et notamment la réalisation d'ici 2020 de prolongements de lignes de métro, de renforcements de fréquences (métro et RER) et de liaisons en rocade puissantes venant mailler à Paris et en proche banlieue les lignes de métro prolongées.

L'Ile-de-France consacre des budgets très lourds pour le développement des transports en commun, toutefois des agglomérations comme celles de Madrid, Berlin ou Vienne connaissent des efforts plus importants.

Aujourd'hui compte tenu des besoins il serait utile de retrouver des niveaux d'investissement comparables à ceux des années 60-70 au moment de la construction des RER.