

Déplacements

Tous motifs de déplacements confondus, à l'échelle de Paris, ce sont les quartiers du centre de la rive droite, les gares et les principaux sites touristiques qui génèrent le plus de déplacements. Dans le 6^e arrondissement, le trafic important est essentiellement à lier à l'activité commerciale, particulièrement boulevards Saint-Germain, Saint-Michel et rue de Rennes. Au sud de l'arrondissement, le pôle universitaire d'Assas voisine le vide statistique créé par le jardin du Luxembourg. Le 6^e arrondissement bénéficie d'une très bonne couverture en transports en commun, avec 22 lignes de bus, 3 lignes de métro (4, 10, 12) et deux lignes de RER (B, C).

La carte de l'offre en transports en commun apporte un éclairage complé-

mentaire sur cette question, en essayant d'associer à la simple notion de couverture celles de la capacité et de la fréquence des lignes de transport à l'heure de pointe, ainsi que le rayon de couverture propre à chaque mode, qui varie de 200 à 500 mètres en général. Chaque carré de 100 mètres de côté est ainsi associé à un nombre de sièges/hectare. Si elle est encore schématique, cette approche dégage bien trois types d'offre.

Le premier correspond à l'offre puissante des principaux nœuds de transport parisiens (Les Halles, les grandes gares ferroviaires, Auber-Saint-Lazare, Étoile-Charles-de-Gaulle, Nation, Saint-Michel...); il s'appuie sur les lignes de transport à grande capacité de type RER et inclut également les pôles desservis par

DEMANDE EN DÉPLACEMENTS

Nombre de déplacements générés par jour par maille de 200 m

La demande en déplacements a été calculée à partir de la densité de population et d'emploi, et de l'enquête BDCOM 2005 pour les commerces, calculs pondérés par les résultats de l'Enquête globale des transports (EGT) et complétés par la fréquentation des équipements et des sites touristiques.



Sources : RGP, ERE 2000, BDCOM 2005 ; hôtels 2000, EGT, enquêtes Apur 2006

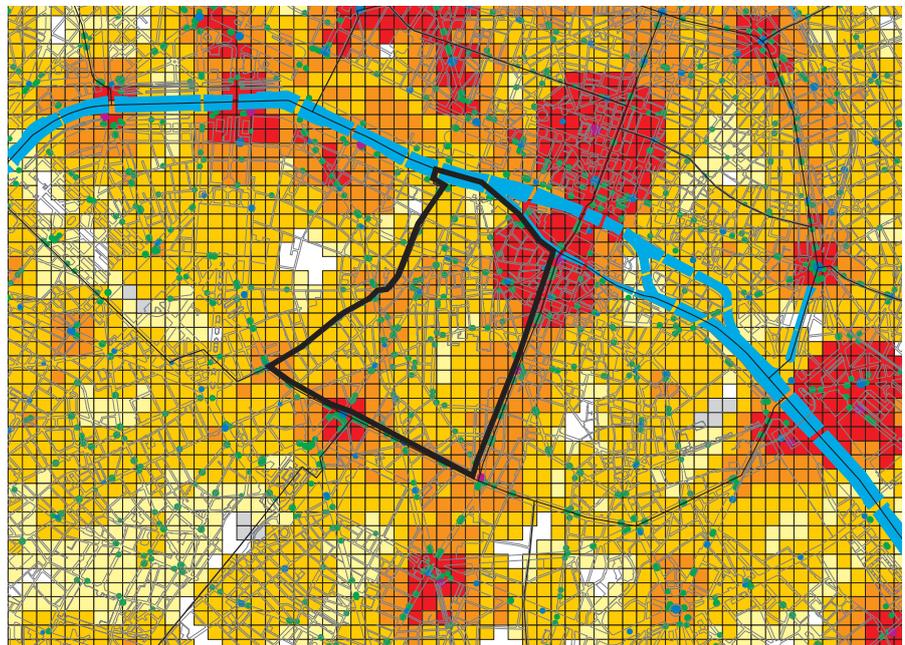


OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Nombre de sièges par hectare



Sources : Apur, EGT, RATP, SNCF 2006



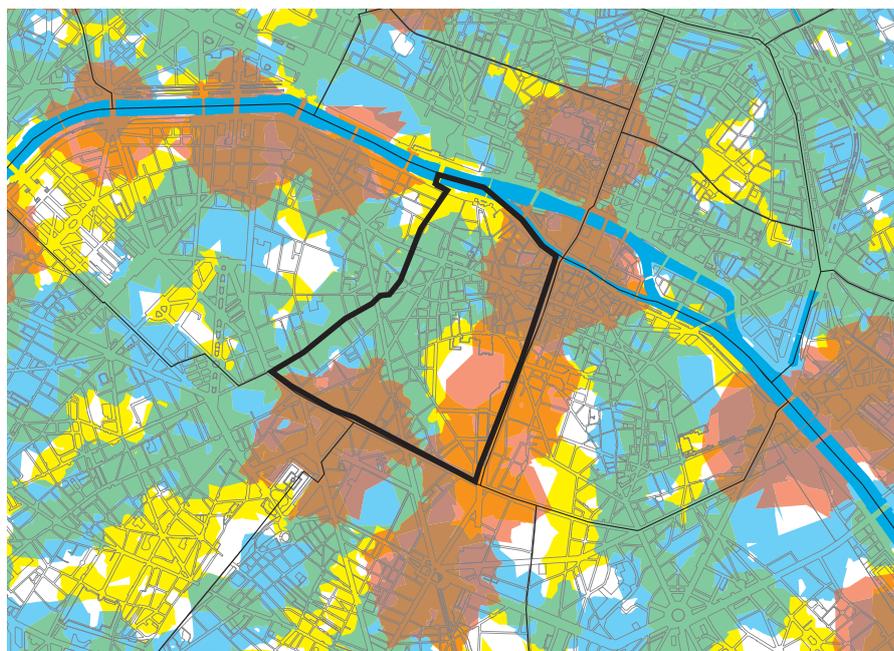
de nombreuses lignes de métro (Montparnasse, Bastille, République...). Le deuxième, intermédiaire, correspond aux stations et correspondances simples des réseaux métro et tramway, et assure une desserte d'échelle parisienne avec une capacité de bon niveau. Le dernier type correspond à la seule desserte par autobus des zones situées à l'écart des réseaux de métro et de RER, zones surtout localisées dans les arrondissements périphériques. C'est dans ces territoires qu'un renforcement de la desserte autobus par les nouvelles lignes de quartier est apparu prioritaire.

Le réseau cyclable structurant est constitué par un itinéraire est-ouest sur les quais de Seine et boulevard Saint-Germain,

et nord-sud boulevard Saint-Michel et rue Guynemer. Les études de requalification de la rue de Rennes prévoient un itinéraire cyclable continu, tandis qu'un aménagement sur la rue de Sèvres est envisagé.

L'offre de stationnement deux roues (vélos et motos) s'est développée puisque le nombre de places sur voirie dans l'arrondissement est passé de 740 en 2001 à 1137 à la fin 2005.

Les stations Vélib' ont été localisées en fonction de la demande en déplacements et des centralités de l'arrondissement.



COUVERTURE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Couverture en cheminement réel (bus : 200 m, métro : 400 m, RER-SNCF : 500 m)

- couverture bus
- couverture métro et tramway
- couverture RER/SNCF
- couverture bus et métro
- couverture bus et RER/SNCF
- couverture métro et RER/SNCF
- couverture bus, métro et RER/SNCF

Sources : Apur, RATP, SNCF

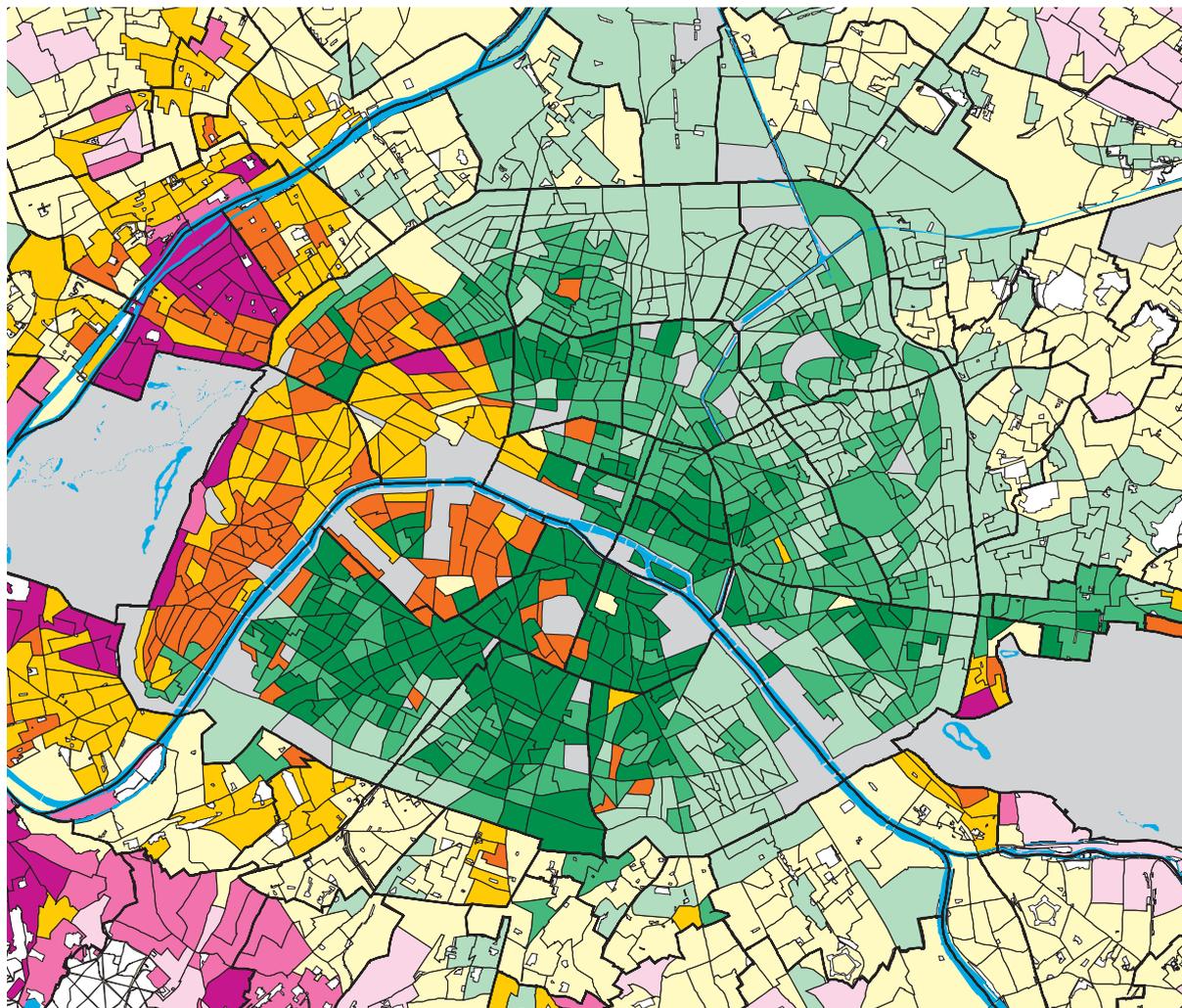


AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

- stations Vélib' fin 2007
- réseau cyclable existant en 2007
- - - réseau cyclable programmé ou proposé (SD, SDIC)
- points durs traités entre 2001 et début 2007
- points durs à traiter
- ligne de bus Mobilien
- principales promenades cyclables ou anneaux de vitesse existants
- - - autres promenades cyclables proposées

Sources : Apur, DVD, SDIC pour les départements 92, 93 et 94

Déplacements



MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL, 1999

ET CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES DES ACTIFS AU LIEU DE RÉSIDENCE

Forte utilisation des transports en commun (≥60 %)

- dominante d'ouvriers et d'employés
- faible dominante de cadres et professions libérales
- forte dominante de cadres et professions libérales

Utilisation des transports en commun supérieure à celle de la voiture

- dominante d'ouvriers et d'employés
- faible dominante de cadres et professions libérales
- forte dominante de cadres et professions libérales

Utilisation de la voiture supérieure à celle des transports en commun

- dominante d'ouvriers et d'employés
- faible dominante de cadres et professions libérales
- forte dominante de cadres et professions libérales

Source : Recensement général de la population 1999 - Insee

NB : la catégorie socio-professionnelle dominante des actifs est déterminée par le rapport entre les employés et les ouvriers d'une part, et les cadres, les professions intellectuelles supérieures, les artisans, commerçants et chefs d'entreprises d'autre part.

ÉMISSIONS JOURNALIÈRES DE NO_x

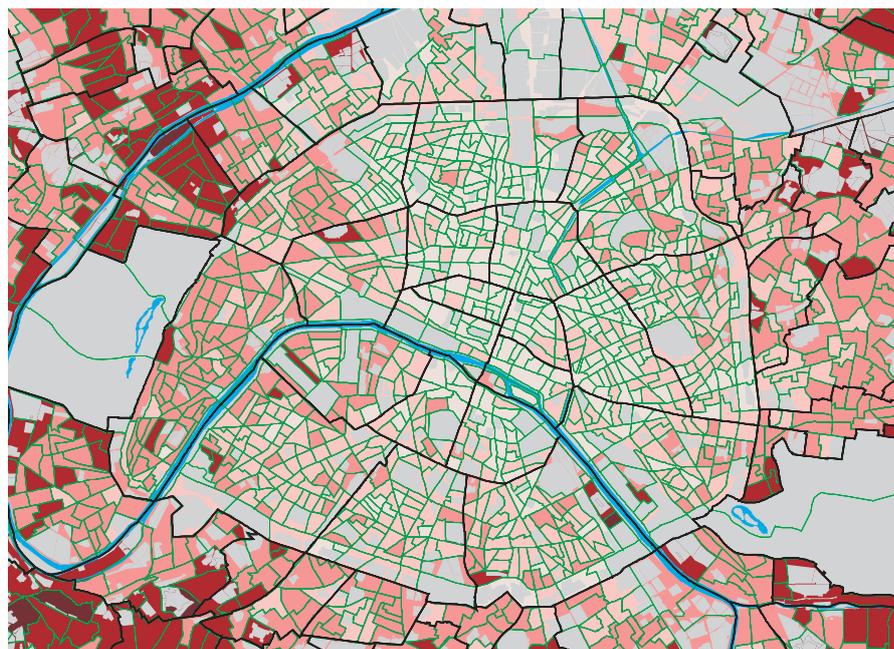
en kg / km / jour en 2002

- > 24
- 20 à 24
- 16 à 20
- 12 à 16
- 8 à 12
- 4 à 8
- 0 à 4
- boulevard périphérique
- souterrains



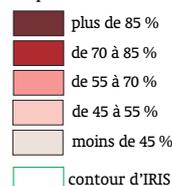
Toutes catégories socioprofessionnelles confondues, les actifs parisiens, et en particulier ceux de l'arrondissement, utilisent principalement les transports en commun pour se rendre à leur travail. Seuls les transports en commun offrent d'ailleurs des capacités suffisantes depuis et vers Paris aux heures de pointe. Hors Paris, la moindre qualité de la desserte, notamment sur les liaisons en rocade, explique l'usage croissant de l'auto-

Depuis 2002, Paris *intra-muros* a vu son trafic routier diminuer de 11,5 % en moyenne sur l'ensemble de sa voirie, tandis que la congestion du boulevard périphérique a entraîné une légère baisse de sa charge (4,5 %). Les évolutions les plus significatives ont été le fait des aménagements majeurs d'espace public (tramway, Mobilien, axe civilisé) réalisés sur le réseau viaire principal, où une diminution globale de la circulation a été mesurée (-14,4 %).



TAUX D'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE, 1999

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



Moyenne Paris + Petite couronne = 59,5 %

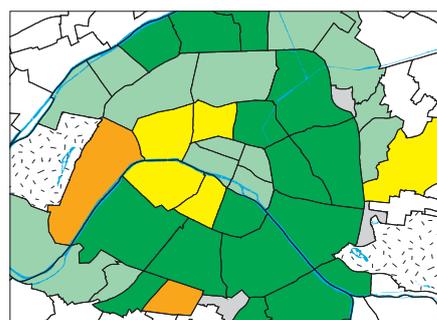
Moyenne Paris = 45 %

Les IRIS de moins de 20 ménages ainsi que les principaux équipements apparaissent en gris.

Source : Recensement général de la population 1999 - Insee

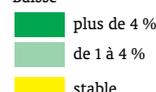
bile. Dans l'Ouest parisien, il répond aussi à des comportements sociologiques spécifiques. Avec une desserte en transports en commun équivalente aux autres arrondissements, les actifs des 7^e, 8^e et 16^e arrondissements ou du sud du 17^e se distinguent très nettement par un usage accru de l'automobile pour aller travailler.

À Paris, seul 45 % des ménages parisiens sont équipés en automobile en 1999. Il s'agit plutôt de grands ménages, puisqu'ils représentent 55 % de la population. À l'équipement modéré s'ajoute un usage réduit. À Paris, le recours à l'automobile pour se déplacer dans la vie quotidienne n'est généralement pas perçu comme une nécessité : une automobile sur deux reste stationnée un jour ouvré de semaine et moins de 30 % sont utilisées pour aller au travail. Dans le 6^e arrondissement, 42 % des ménages, rassemblant 56 % de la population, étaient équipés en automobile en 1999. Le taux d'équipement paraît en légère progression depuis 1999 alors qu'à l'échelle parisienne, la baisse amorcée avant 1999 semble s'être poursuivie et renforcée entre 1999 et 2005.



ÉVOLUTION 1999-2005 DU TAUX D'ÉQUIPEMENT EN VOITURE DES MÉNAGES

Baisse



Hausse



Moyenne Paris = -3 %

Sources : Recensement général de la population 1999 - Insee
Enquêtes annuelles 2004 à 2006