

Quel impact d'un péage de transit poids lourds sur les boulevards de la Métropole ?

RÉSUMÉ

La mise en place d'un péage de transit poids lourds est programmée au 1^{er} janvier 2015 sur les grands axes routiers franciliens.

La plupart des grandes voies départementales n'étant pas concernée, un report de trafic est à craindre sur ces autres voies.

Un péage poids lourds qui pourrait fragiliser les boulevards de la Métropole ?

Concernées en première ligne par un trafic routier important et la circulation de poids lourds, l'ambition pour les boulevards de la Métropole est d'abord celui d'une requalification urbaine et d'un apaisement d'espaces publics aujourd'hui trop routiers.

Avec l'annonce d'un péage de transit poids lourds limité au seul réseau autoroutier national, le dispositif risque d'entraîner un report du trafic sur les grandes routes départementales capacitaires qui resteront, elles, non taxées.



Les évolutions de la taxe poids lourds

Territoires logistiques

- National
- Régional et local
- Mixte
- International / fret aérien

Réseau soumis à un péage de transit

- Réseau national
- Réseau départemental

Réseau non soumis à un péage de transit

- Autoroutes concédées
- Réseau national
- Routes départementales anciennes soumises à l'écotaxe

Sources : Réseau rouge et orange : MEDDE, Réseau vert et bleu : DRIEA.

1/ Les évolutions récentes du péage de transit poids lourds en Ile-de-France

Au 1^{er} janvier 2015, le Gouvernement devrait mettre en place un péage de transit pour les poids lourds. Ce péage s'appliquera à 600 km du réseau routier francilien géré par l'État. Sont concernées les autoroutes non concédées et les routes nationales (les N6, N4, N19, N104, N118, N184 et N2 en partie) accueillant un trafic de plus de 2500 poids lourds par jour. Les évolutions de ce nouveau système de péage par rapport aux principes de l'ancienne Ecotaxe sont sensibles. L'Ecotaxe avait été pensée pour éviter les reports de trafics sur les axes secondaires. Outre les routes nationales et

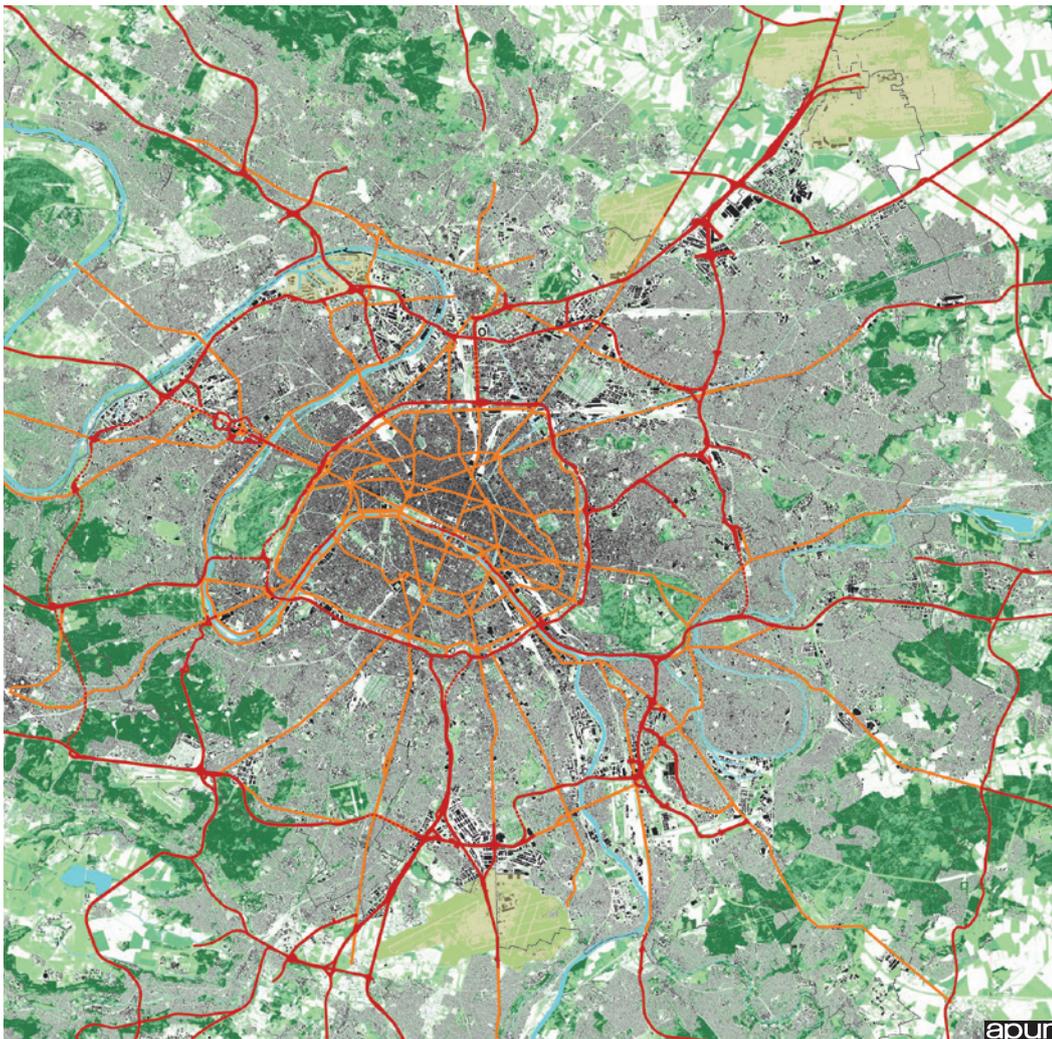
les autoroutes non concédées, l'Ecotaxe aurait dû s'appliquer sur 5000 km de routes départementales concernées par un report possible du trafic (selon le décret 2011-910). Par rapport au réseau Ecotaxe initial, les voies départementales suivantes ne seront plus concernées par le péage de transit poids lourds dans la zone dense :

- les Rd7 (quais de Seine), Rd914, Rd913, Rd911/Rd19, Rd920 dans les Hauts-de-Seine;
- l'ex Rn2/Rd317 en Seine-Saint-Denis;
- la Rd1, la Rd4, la Rd5, la Rd7, la Rd86 dans le Val-de-Marne.

L'abandon d'un dispositif de taxation des principales routes départementales risque d'entraîner un report important du trafic logistique sur ces grandes voies urbaines du cœur d'agglomération.

Le cas de l'ex Rn2 en Seine-Saint-Denis est représentatif de cette problématique. Avec 2400 poids lourds chaque jour, son trafic est légèrement inférieur au seuil retenu. Cette voie qui connecte l'A1 et l'A86 constitue un futur itinéraire d'évitement du péage de l'A1, alors que l'ensemble des acteurs et des collectivités territoriales travaille à

un plan d'actions pour réduire le trafic poids lourds sur l'ex Rn2. L'ex Rn2 se place au cœur des dispositifs de renouvellement urbain des projets de territoires (CDT du Pôle métropolitain du Bourget et CDT Territoire de la culture et de la création). L'axe accueillera à terme trois gares du métro du Grand Paris, tandis que le SDRIF identifie le pôle du Bourget comme un lieu d'intensification urbaine. Il serait donc souhaitable d'harmoniser l'application du péage de transit poids-lourds entre l'A1 d'une part et l'ex Rn2 d'autre part, sur les tronçons situés au sud de l'échangeur A1/ex Rn2.



2/ Les anciennes routes nationales et grandes radiales, des tracés fondateurs pour la Métropole mais peu valorisés

L'étude sur la trame viaire du cœur d'agglomération a mis en avant l'importance des grandes voies historiques pour le fonctionnement et la lisibilité de la Métropole.

Cette étude menée sur deux ans (jusqu'à fin 2014) est réalisée avec les principaux gestionnaires du réseau routier, des projets de transport et d'espaces publics : la DRIEA, la Société du Grand Paris, les Conseils Généraux des Hauts-

de-Seine, de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, la Ville de Paris, la Région Ile-de-France et le STIF. Communément appelés « boulevards de la métropole », les grands tracés historiques et anciennes routes nationales forment des espaces publics fondateurs pour le cœur d'agglomération.

Ce réseau des voies majeures a conservé un rôle de composition urbaine et d'organisation des déplacements, qui établit

une première structure lisible et bien identifiée.

Ces grands tracés porteurs d'urbanité et d'anciennes centralités restent encore à conforter et à valoriser dans une dynamique métropolitaine. Le changement est aujourd'hui amorcé et le renouvellement largement porté par les projets de tramways et de bus en site propre.

Datation des principaux tracés

- Avant 1800
- De 1800 à 1954
- De 1954 à nos jours

Sources : Cassini, Chasses de l'Empereur, Etat Major (1831, 1901), Atlas département de Seine (1933), PDU, Apur

Éléments de centralités

Centralités

- Locales, mixtes et globales

Équipements

- Local (de proximité)
- Global (métropolitain)
- ★ Mairie, hôtel de ville
- Station RER et métro
- Gare RATP et SNCF
- Principales zones d'activités tertiaires

Commerces et animations

- Grande emprise commerciale
- Marché

Grandes emprises végétalisées

- Espace vert public et grandes institutions
- Sport et loisir de plein air
- Cimetière
- Terrain agricole

Grandes emprises et infrastructures

- Zone d'activité économique et/ou industrielle
- Service urbain
- Grande infrastructure de transport
- Faisceau ferroviaire
- Faisceau autoroutier
- Réseau hydrographique

Source : Apur

Plantation dans l'espace public

- Végétation de plus de 5 mètres localisée sur les voies publiques

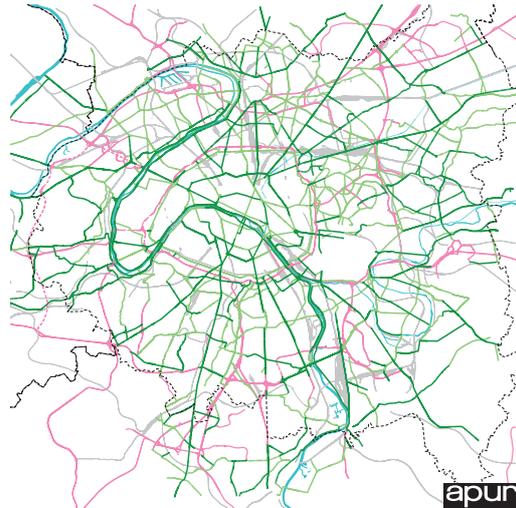
Source : Apur

Trafic moyen journalier annuel (veh/j)

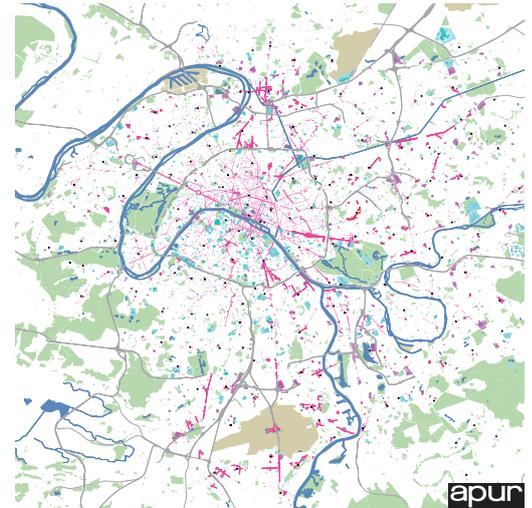
- Plus de 150 000
- De 100 000 à 150 000
- De 50 000 à 100 000
- De 25 000 à 50 000
- De 10 000 à 25 000

Source : DRIEA, DVD, DEVE, CG94, CG93, CG92

Des voies majeures remarquables par leurs caractéristiques urbaines mais aussi par l'importance du trafic routier



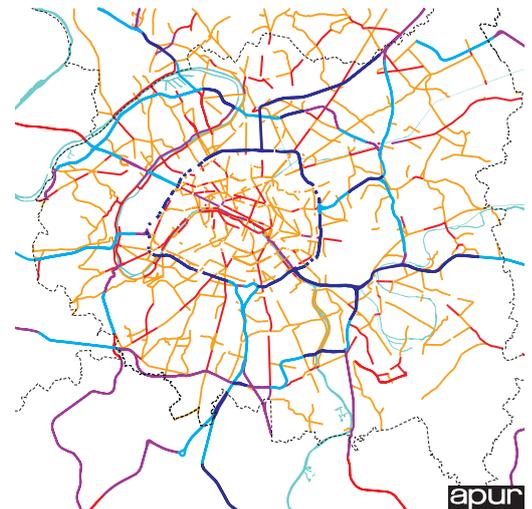
Datation des principaux tracés



Centralités



Plantation dans l'espace public



Trafic moyen journalier annuel (veh/j)

3/ Des futurs boulevards de la Métropole, des futurs lieux structurants du Grand Paris ?

L'aménagement de boulevards de la Métropole forme un des leviers d'aménagement pour organiser le territoire et construire son identité.

Dans la zone dense, l'ampleur du travail est bien réelle: réaménager les espaces publics, développer une multimodalité en faveur des transports collectifs et des modes actifs, rétablir les grands alignements d'arbres, accompagner l'arrivée des gares du Grand Paris et

des nouvelles stations de métro, mais aussi intensifier le bâti et les fonctions métropolitaines le long de ces grands axes et développer l'offre en logement.

Le volume de trafic routier, les emprises de stationnement ou de chaussée, les difficultés de franchissements comme sur la Rn7, l'ex Rn2, l'ex Rn3, la Rn13 ou les quais de Seine résultent de transformations opérées après-guerre au profit du tout-

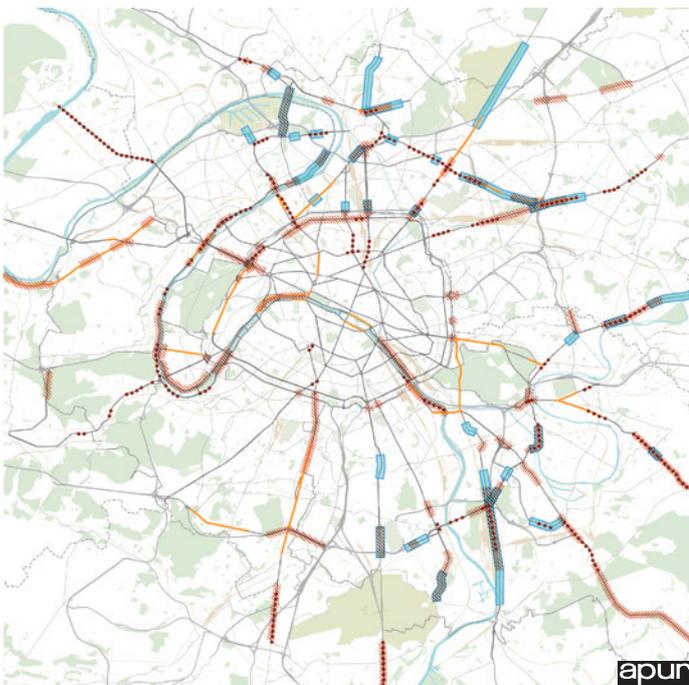
automobile. Cette époque a marqué une rupture dans l'aménagement des routes nationales, avec une accélération de leur rôle de voies à grande circulation.

Demain, 30 nouvelles gares de métro, RER et du Grand Paris viendront s'implanter le long de ce réseau de voies majeures. Les déplacements à pied, en vélo et en rabattement bus seront fortement augmentés. Par

exemple, sur les futures gares de Châtillon-Montrouge et de Vitry-Centre, ce seront respectivement 7 400 et 4 400 piétons par heure qui entreront dans ces gares à l'heure de pointe.

L'ambition pour les boulevards de la Métropole est d'abord celui d'une requalification urbaine et d'une mobilité améliorée en faveur des transports collectifs et des modes actifs.

Dans la zone dense, les principaux enjeux sur les ex RN identifiés sont de requalifier l'espace public et le cadre bâti, de diversifier les usages, en lien notamment avec les gares existantes et futures



Dysfonctionnements des voies majeures

Cadre urbain

Tissus hétérogènes, peu bâtis ou dégradés

Paysage

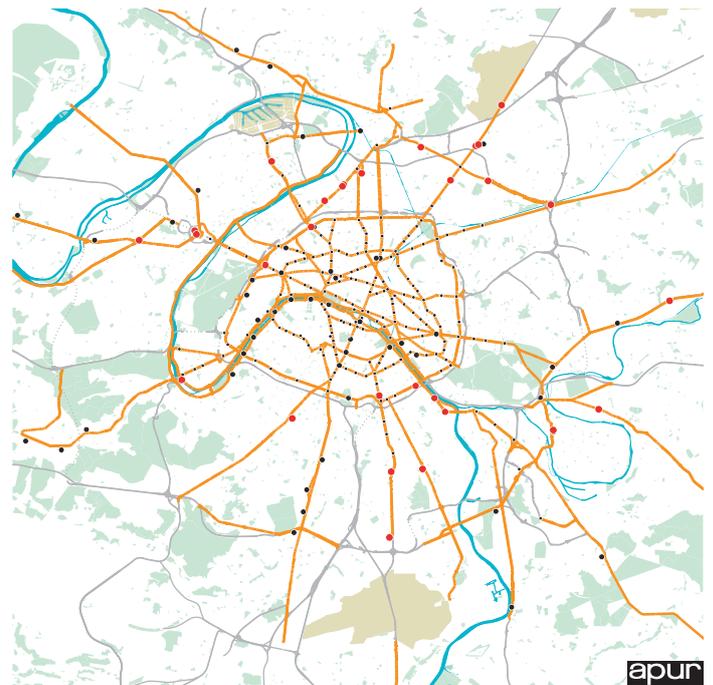
Séquences non plantées

Usages

Espaces publics peu qualitatifs ou routiers

Séquences de circulation de bus importante sans aménagement (plus de 20 bus/h/sens HPM)

Sources : IGN Bd Topo, Filaire Pompier, Apur, STIF 2012



Gares actuelles et futures situées sur le réseau de voies majeures

Réseau de voies rapides et majeures de la trame viaire urbaine hiérarchisée

Autoroutes et voies rapides
Voies majeures

Gares à proximité d'une voie majeure

Gares RER/TER actuelles
Stations de métro actuelles
Futures gares du Grand Paris / RER futures stations de métro

Source : Apur, SGP, BD TOPO

L'Apur, l'Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Caisse d'Allocations Familiales de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont et Paris Métropole.

Directrice de la publication
Dominique ALBA

Note réalisée par
Florence HANAPPE
et Boris CHASTANT

Sous la direction de
Patricia PELLOUX

Mise en page
Apur

www.apur.org