

## LA CIRCULATION ROUTIERE EN ILE-DE-FRANCE

Évolution des flux et conditions de circulation  
dans la zone centrale

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France  
http : [www.iaurif.org](http://www.iaurif.org)  
Directeur général : François DUGENY  
Directeur du Département Transports et Infrastructures : Alain MEYERE  
Document établi par Danièle NAVARRE, chargée d'études  
Cartographie : Danielle COUPEAUX

---

## Résumé

La forte croissance des flux routiers des années 80 commence à se ralentir à partir de 1992, notamment dans la zone agglomérée.

A partir de cette date, le trafic routier augmente de façon plus modérée, en particulier sur les routes nationales dont les flux tendent même à se stabiliser depuis quelques années.

Ces tendances globales résultent d'évolutions contrastées des flux, selon l'implantation géographique et la fonction des infrastructures.

Ainsi au cours des cinq dernières années, le trafic journalier moyen a fortement augmenté sur les deux roades autoroutières, A86 (+50% sur la section nord-est) et la Francilienne, ainsi que sur les radiales autoroutières extérieures à la Francilienne.

A l'intérieur de cette dernière, le trafic des radiales autoroutières augmente modérément jusqu'à A86 et se stabilise, voire diminue légèrement, entre A86 et Paris.

La tendance à la baisse ou à la stabilisation touche également le trafic du Boulevard Périphérique parisien.

Ces évolutions recoupent les résultats des Enquêtes Globales de Transport réalisées après chaque recensement de la population. Ces résultats montrent en effet que les déplacements liés à Paris (flux internes et flux banlieue – Paris) baissent régulièrement, alors que les déplacements banlieue–banlieue augmentent fortement.

Cela traduit une moindre attraction de Paris sur les habitants de la banlieue, liée notamment à la baisse de l'emploi parisien, parallèlement à un développement des emplois, commerces et services en banlieue.

Cette évolution de la structure des déplacements se répercute également sur la voirie ordinaire, notamment dans la Ville de Paris et dans la Petite Couronne.

Dans la ville de Paris, où l'effet du recul de l'emploi est renforcé par la politique de dissuasion de l'usage de l'automobile menée par la municipalité, la circulation a diminué partout, sauf sur certains axes voisins de secteurs en développement (12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements).

Dans les trois départements de la Petite Couronne, le trafic baisse de façon plus ou moins modérée sur la plupart des nationales et des grandes départementales radiales ; par contre, il augmente fortement sur la voirie locale environnant les pôles urbains importants (La Défense, Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Saint-Denis, Créteil) et sur des axes de rocade tels que :

- les D1 et D7 longeant les rives de la Seine dans les Hauts-de-Seine,
- la RN 186 et la D30 dans la moitié est du Val-de-Marne.

Si les baisses de trafic soulagent les axes radiaux et la circulation parisienne, la plupart des autoroutes radiales, le Boulevard Périphérique et certains axes parisiens demeurent très chargés.

Quant aux augmentations, elles aggravent les conditions de circulation aux abords des pôles urbains de la zone dense et fragilisent l'exploitation des deux roades autoroutières, A86 et La Francilienne.

Les encombrements les plus importants concernent en effet le réseau autoroutier, et en premier lieu la rocade A86 dont le tronçon commun avec A4 est particulièrement critique.

Sur la voirie ordinaire, la congestion touche plus particulièrement certains quartiers de Paris (zone centrale, secteurs de la Place d'Italie, des gares du Nord et de Lyon, approche des principales portes) et :

- dans les Hauts de Seine, les voies longeant les berges de la Seine, les sections terminales des axes radiaux, le CD50 à Issy-les-Moulineaux,
- en Seine-Saint-Denis, plusieurs voies au niveau de la Plaine-Saint-Denis et de Montreuil, la N2 au Bourget, différents axes conduisant à Roissy-sud, plusieurs ponts

(à Champigny, Saint-Maur, Bondy), l'itinéraire qui relie A103 à Noisy-le-Grand (D10 – N370),

- dans le Val-de-Marne, plusieurs voies dans le secteur du Perreux-sur-Marne, des itinéraires permettant d'éviter le tronçon commun A4–A86 (N186, D30).

Les projets routiers sont peu nombreux dans la zone dense ; ils comprennent des élargissements de chaussée (A1 au Blanc-Mesnil, D7 de Paris à Suresnes, D1 à Boulogne), des déviations d'agglomérations, des voies nouvelles destinées à franchir des coupures ou à désenclaver des secteurs.

Ces projets vont améliorer les conditions de circulation dans certaines zones, mais ils ne sont pas en mesure de régler les gros problèmes de congestion de la zone dense.

Par ailleurs, tout laisse à penser que les tendances d'évolution du trafic constatées au cours des dernières années vont se poursuivre, voire s'amplifier : baisse du trafic parisien, stabilisation ou baisse du trafic radial à l'intérieur de A86, croissance du trafic sur la voirie locale transversale et sur les grandes roades autoroutières.

Ces dernières infrastructures vont en effet devoir faire face à la multiplication des flux banlieue - banlieue que va générer le développement des pôles urbains de l'agglomération, notamment ceux de la proche couronne (secteurs stratégiques).

Face à cela, il paraît indispensable de :

- dédoubler le tronçon commun A4 – A86, totalement saturé, afin de préserver la capacité de A86 dont le rôle devient de plus en plus vital pour le fonctionnement de l'agglomération,
- réaliser un maillage efficace du réseau de transport en commun en proche banlieue (métro de rocade) afin de détourner une part significative des usagers de la route vers les transports en commun.

---

# Sommaire

## LES FLUX ROUTIERS A L'ÉCHELLE REGIONALE

- 1. Les trafics journaliers moyens 2002-2003 ..... 5
- 2. Évolution des flux au cours des dernières années..... 7

## LES FLUX ROUTIERS AU NIVEAU DE PARIS ET DE LA PETITE COURONNE

- 1. Les trafics journaliers moyens 2002-2003 ..... 10
- 2. Évolution des flux au cours des dernières années..... 14
- 3. Rapports entre les volumes de trafic et les largeurs de chaussées..... 20

## LES CONDITIONS DE CIRCULATION DANS LA ZONE CENTRALE ET LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

- 1. Les conditions de circulation..... 25
- 2. Les projets routiers en cours ou programmés..... 26
- 3. Les perspectives d'évolution..... 28

---

# LES FLUX ROUTIERS A L'ÉCHELLE RÉGIONALE

1 - Les trafics journaliers moyens 2002-2003

2 - Évolution des flux au cours des dernières années



# 1 - Les trafics journaliers moyens 2002 – 2003

La charge des autoroutes et des grandes nationales franciliennes est mesurée régulièrement par les services de la Direction Régionale de l'Équipement.

Ces services chiffrent à 31 381 050 le nombre moyen de kilomètres parcourus chaque jour sur les réseaux et à 484 670 heures le temps moyen quotidien passé en circulation (année 2003).

Des données cartographiques indiquent par ailleurs le trafic journalier moyen (année 2002) empruntant les différentes sections des infrastructures.

L'analyse de ces données, ainsi que de celles fournies par la Ville de Paris pour le Boulevard Périphérique, montre que les sections les plus chargées se situent dans la zone agglomérée (jusqu'aux villes nouvelles) ; quelques autoroutes radiales restent cependant chargées dans la zone rurale jusqu'aux sections à péage.



DREIF

Le Boulevard Périphérique de Paris

Les infrastructures qui présentent les débits les plus élevés (150 000 à 300 000 véhicules par jour) sont ainsi :

- le Boulevard Périphérique de Paris (250 000 véhicules/jour sur une grande partie de l'itinéraire),
- la section sud-est de A86 et notamment le tronc commun

avec A4 (240 000 véhicules/jour),

- des sections d'autoroutes radiales qui assurent un important trafic national ou international se superposant aux flux générés par de grands pôles urbains de banlieue : A1 et A3 du sud de Roissy à Paris, A4 de Marne-la-Vallée (Noisy-le-Grand) à Paris, A6 du nord d'Évry à Chilly-Mazarin (169 000 véhicules/jour), A13 dans la traversée des Hauts-de-Seine et A15 de A115 à A86 (180 000 véhicules/jour).

Les débits inférieurs à 150 000 véhicules par jour peuvent être classés en 3 catégories :

- la catégorie 75 000 – 150 000 véhicules/jour qui correspond à un trafic élevé,
- la catégorie 25 000 – 75 000 véhicules/jour qui représente une forte charge pour les voiries non autoroutières, et une charge encore importante pour les autoroutes au dessus de 50 000 véhicules/jour,
- la catégorie inférieure à 25 000 véhicules/jour.

La catégorie 75 000 – 150 000 véhicules/jour concerne presque toutes les autres sections autoroutières de la petite couronne et quelques infrastructures de la grande couronne :

- l'extrémité sud-ouest de A86 et la N286 (Petit-Clamart – Saint-Quentin-en-Yvelines),
- la Francilienne aux abords des grands pôles d'emplois : secteur de Roissy, Marne-la-Vallée, Évry,
- l'autoroute A1,
- les sections gratuites de la plupart des autoroutes radiales : A4 dans la traversée de Marne-la-Vallée, A6 d'Évry à la N37, A10 de la Francilienne au péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines, A13 jusqu'à Mantes et A15 jusqu'à Cergy-Pontoise.

La catégorie 25 000 – 75 000 véhicules/jour intéresse le reste du réseau autoroutier (à l'exception de A5 et de A14) et les grandes routes nationales ou départementales de Paris à la Francilienne, voire au delà, pour certaines d'entre elles : la N1 jusqu'à A16, la N4 jusqu'à la N36, la N36 de Marne-la-Vallée à Melun, la N20 jusqu'à Étampes, les N10, N12 et N2 jusqu'à la limite de la région.

A noter que les voies rapides de petite couronne (extrémité nord-ouest de A86, N406, A106) ainsi que la D7 (section La Défense – Gennevilliers) présentent des trafics supérieurs à 50 000 véhicules/jour.

La catégorie inférieure à 25 000 véhicules/jour concerne :

- les sections à péage des deux dernières autoroutes radiales réalisées : A5 et A14,
- la plupart des grandes nationales ou départementales situées en zone rurale et notamment dans l'est de la Seine-et-Marne et dans le sud de l'Essonne.

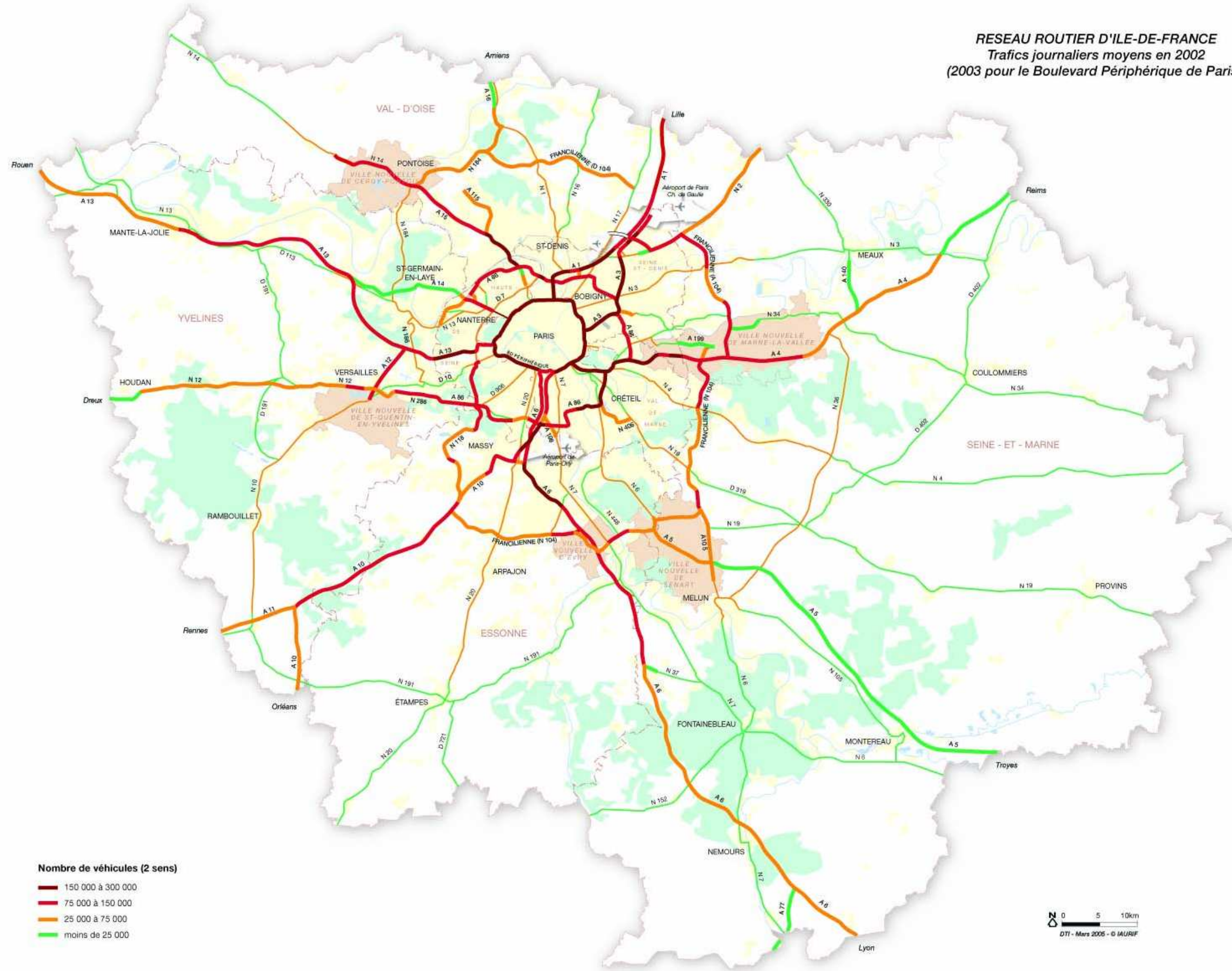


Autoroute A3

C. Abreau/AURIF



**RESEAU ROUTIER D'ILE-DE-FRANCE**  
 Trafics journaliers moyens en 2002  
 (2003 pour le Boulevard Périphérique de Paris)



## 2 - Évolution des flux au cours des dernières années

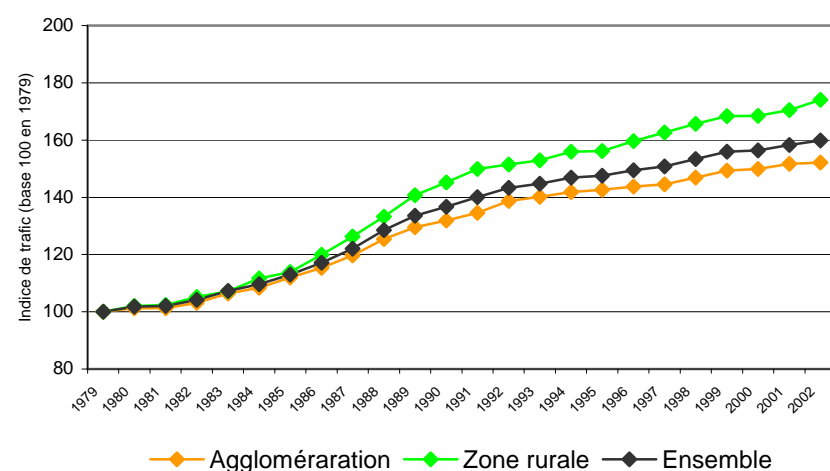
Des données statistiques globales permettent d'analyser l'évolution du trafic routier en Ile-de-France de 1979 à 2002 en distinguant :

- la zone agglomérée et la zone rurale,
- les autoroutes et les routes nationales.

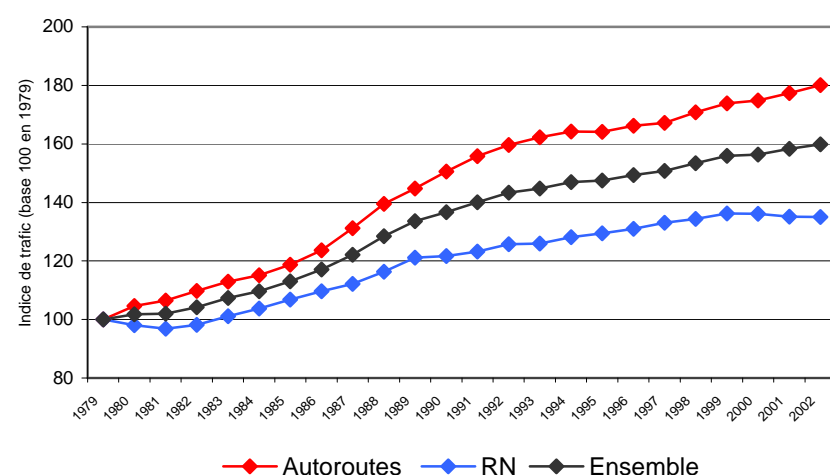
Les courbes d'évolution du trafic routier selon les zones traversées montrent que :

- les flux augmentent de 13% environ entre 1979 et 1985, quelle que soit la zone,
- la croissance des flux s'accélère à partir de 1985, notamment en zone rurale où ceux-ci augmentent de 33% jusqu'en 1992 (augmentation de 24% en zone agglomérée),
- la croissance des flux devient plus modérée à partir de 1992, notamment dans la zone agglomérée où l'augmentation 1992 – 2002 n'est que de 9,6%, alors qu'elle est de 14,8% en zone rurale.

Evolution du trafic selon la zone traversée



Evolution du trafic selon le type d'infrastructure



Ces augmentations du trafic routier traduisent à la fois le développement de la Région et l'extension du réseau de voies rapides.

L'analyse basée sur le type d'infrastructure montre, pour la période 1979-1985, une croissance sensiblement identique des flux sur les autoroutes et sur les routes nationales ; pour ces dernières la croissance fait cependant suite à une légère baisse du trafic entre 1979 et 1981.

La période 1985-1992 se caractérise par une forte croissance des flux autoroutiers (34%) ; le trafic des routes nationales ne progresse par contre que de 17% sur cette période car la croissance des flux en zone agglomérée n'est que de 12% (inflexion marquée en 1990).

A partir de 1992, les flux progressent au même rythme sur les deux types d'infrastructures jusqu'en 1999, le trafic des routes nationales augmentant essentiellement en zone rurale.

A partir de 1999, le trafic des routes nationales se stabilise, aussi bien en zone rurale qu'en zone agglomérée, tandis que le trafic autoroutier poursuit sa croissance à un rythme plus soutenu en zone rurale (taux annuel moyen de 2,2%) qu'en zone agglomérée (taux annuel moyen de 1%).

L'analyse cartographique de l'évolution 1998 – 2002 du trafic journalier moyen des principaux axes permet de préciser les tendances d'évolution récentes constatées.

Les taux de croissance les plus forts concernent en effet les infrastructures autoroutières, et notamment les deux rocade régionales (A86 et La Francilienne) et les autoroutes radiales de la Grande Couronne, lesquelles assurent une grande partie des déplacements générés par les grands pôles urbains de l'agglomération francilienne.

La section nord-ouest et la section nord-est (bouclée en 1998) de A86 et plusieurs sections de la Francilienne (sections situées à l'est de Pontoise, au nord de Marne-la-Vallée, entre Sénart et Évry) affichent ainsi des augmentations de trafic supérieures à 15%.

Il en est de même des autoroutes radiales qui conduisent aux Villes Nouvelles : A16, A4 de la N3 à la Francilienne, A5, A6 au sud d'Évry.

Les autres sections de A86 (extrémité sud-ouest exceptée) et de la Francilienne ainsi que la majorité des autres sections autoroutières radiales extérieures à A86 voient leur trafic augmenter à des taux compris entre 1 et 15%.

Par contre, à l'intérieur de A86, le trafic stagne ou diminue sur le Boulevard Périphérique de Paris ainsi que sur les autoroutes radiales (section A86 – La Défense de A14 exceptée), ce qui résulte notamment du recul de l'emploi parisien.

Sur la voirie non autoroutière, le trafic baisse sur les grandes nationales et départementales de la proche banlieue, sauf sur certains axes structurants, dont la D7 qui relie le nord et le sud de la boucle de Gennevilliers en longeant la rive gauche de la Seine.

A l'extérieur de A86, la voirie ordinaire présente à la fois :

- des baisses plus ou moins importantes de trafic : D113, N186 ouest, D191, N10, dans les Yvelines, N20 d'Arpajon à Étampes, N7 au sud d'Orly, N4 à l'est de la N36,
- des augmentations de trafic pouvant dépasser 15% : N12 à l'ouest de la D191, N191 (liaison A11 – A10 – Étampes – A6), plusieurs axes tangentiels nord-sud de la Seine-et-Marne (N330, N36, D402).

L'évolution des flux régionaux au cours des dernières années se caractérise ainsi par :

- une forte croissance sur les deux grandes rocades A86 et La Francilienne,
- une tendance à la baisse, ou à la stabilité, à l'intérieur de A86 (en particulier sur les radiales),
- une tendance à la hausse, ou à la stabilité entre A86 et La Francilienne,
- une forte croissance à l'extérieur de La Francilienne, notamment sur les autoroutes et les voies rapides.

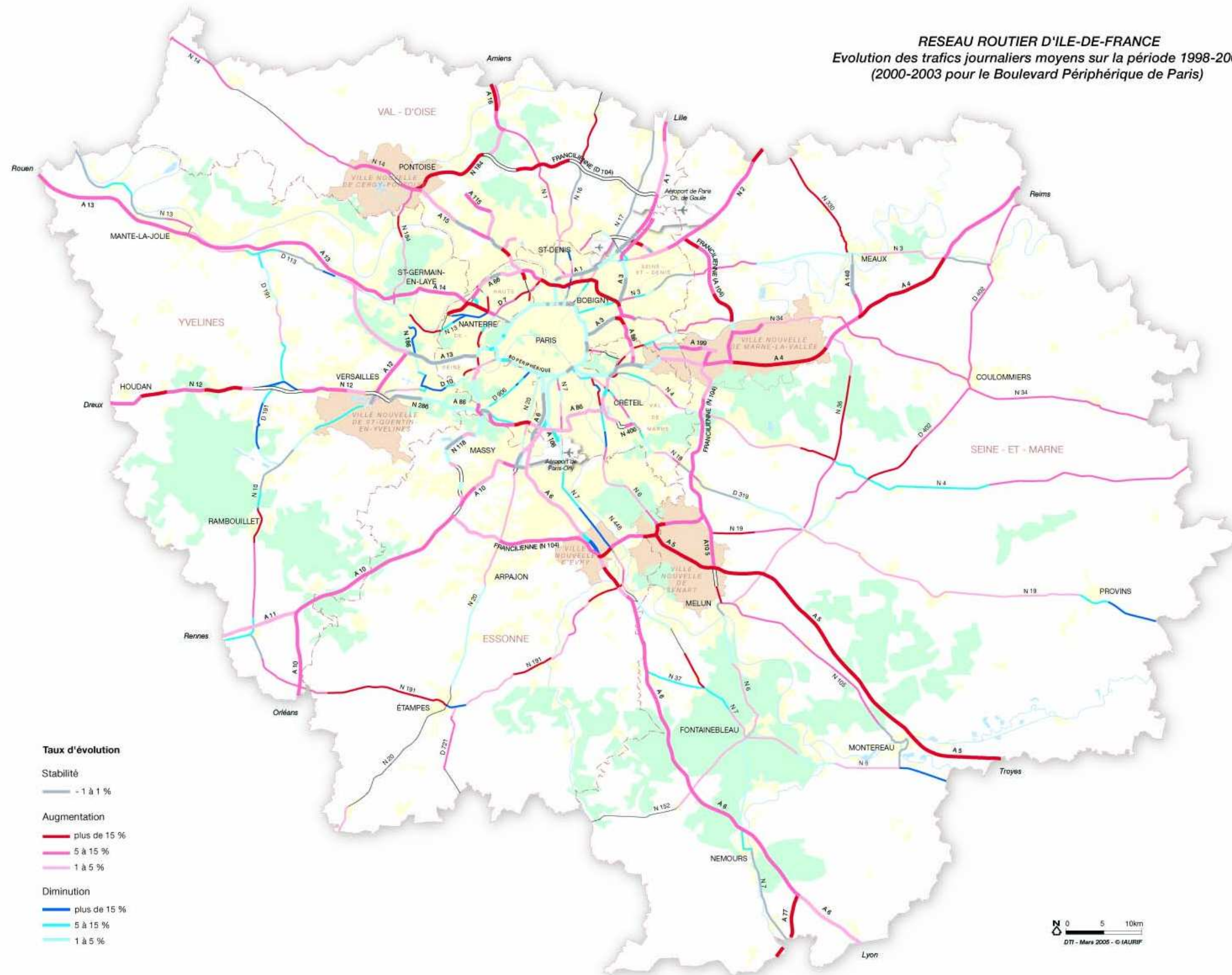
Ces évolutions récentes contribuent, lorsqu'elles sont négatives, à soulager un certain nombre d'infrastructures à fort trafic telles que le Boulevard Périphérique parisien et les radiales à l'intérieur de A86.

Les évolutions positives ne sont pas trop préoccupantes, même si elles sont importantes, lorsqu'elles s'appliquent à des infrastructures peu ou moyennement chargées comme les radiales à péage (A5, A14, A16) et les itinéraires transversaux de la grande couronne.

Par contre les augmentations supérieures à 5% doivent retenir l'attention lorsqu'elles concernent des infrastructures très chargées comme la rocade A86, la Francilienne aux abords des grands pôles urbains, A3 au sud de Roissy, A4 dans Marne la Vallée, A6 au sud d'Évry, A10 entre la Francilienne et le péage de Saint-Arnould, A12, A13 d'Orgeval à Mantes, la N14 dans Cergy-Pontoise.



**RESEAU ROUTIER D'ILE-DE-FRANCE**  
 Evolution des trafics journaliers moyens sur la période 1998-2002  
 (2000-2003 pour le Boulevard Périphérique de Paris)



**Taux d'évolution**

Stabilité  
 - 1 à 1 %

Augmentation  
 plus de 15 %  
 5 à 15 %  
 1 à 5 %

Diminution  
 plus de 15 %  
 5 à 15 %  
 1 à 5 %

0 5 10km  
 DTI - Mars 2005 - © IAURIF



---

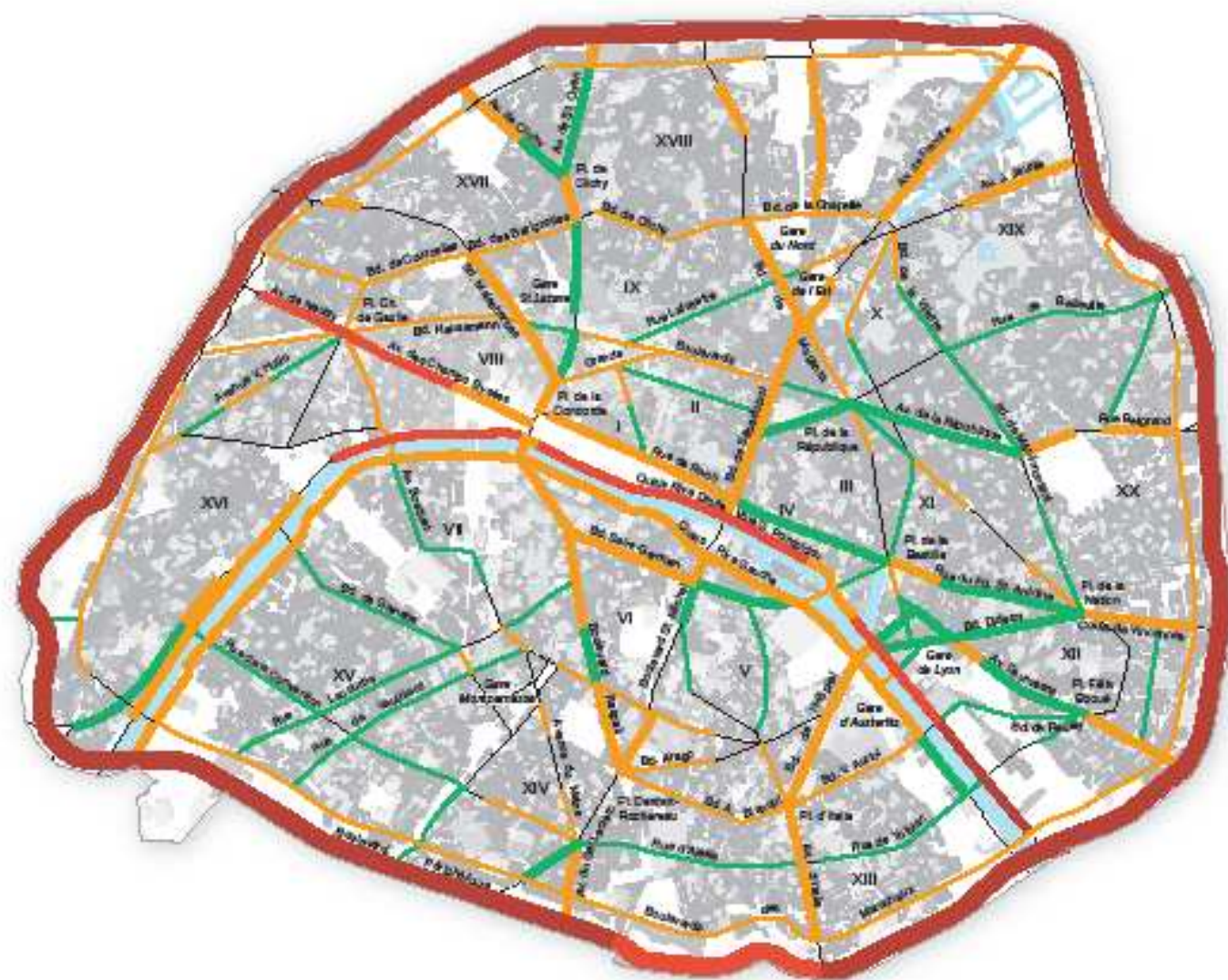
# LES FLUX ROUTIERS AU NIVEAU DE PARIS ET DE LA PETITE COURONNE

- 1 - Les trafics journaliers moyens 2002-2003
- 2 - Évolution des flux au cours des dernières années
- 3 - Rapports entre les volumes de trafic et les largeurs de chaussées

# 1 - Les trafics journaliers moyens 2002 - 2003

## VILLE DE PARIS

### Trafics routiers journaliers moyens en 2003



#### Nombre de véhicules (2 sens)

- 150 000 à 300 000
- 75 000 à 150 000
- 25 000 à 75 000
- moins de 25 000

#### Nombre d'habitants à l'hectare (1999)

- plus de 200
- 100 à 200
- 50 à 100
- 25 à 50
- 10 à 25
- moins de 10



L'infrastructure parisienne la plus chargée est de loin le Boulevard Périphérique sur lequel circulent 1,1 à 1,2 millions de véhicules par jour. Le trafic journalier moyen par tronçon varie de 150 000 à 300 000 véhicules sur la quasi totalité de l'itinéraire et voisine les 250 000 véhicules sur plus de la moitié des tronçons; seule la section sud comprise entre A6a et A6b présente un trafic inférieur à 150 000 véhicules.

Après le Boulevard Périphérique, ce sont les axes est-ouest qui présentent les charges les plus importantes (75 000 à 150 000 véhicules/jour) ; il s'agit des Champs Elysées (de la Porte Maillot au Rond-point des Champs Elysées) et de la plupart des sections de l'axe comprenant les quais de la rive droite et la Voie Georges Pompidou.

La classe de trafic au-dessous (25 000 à 75 000 véhicules/jour) concerne d'autres axes est-ouest majeurs (quais de la rive gauche, boulevard Saint-Germain, Grands Boulevards, boulevards de Courcelles, de Clichy, de la Chapelle au nord, boulevards Vincent Auriol, Auguste Blanqui, Saint-Jacques au sud) et un certain nombre d'axes nord-sud importants (Boulevards de Magenta et de Sébastopol, Avenue de Flandres, Avenue d'Italie, Boulevard de l'Hôpital, Avenue des Gobelins).

Les trafics inférieurs à 25 000 véhicules par jour intéressent plus particulièrement l'est parisien (rue de Belleville, Avenue de la République, voies du secteur Bastille - Gare de Lyon - Nation, rues de Tolbiac et d'Alésia) et le 15<sup>ème</sup> arrondissement (rues Lecourbe, de Vaugirard, de la Convention, Boulevards Garibaldi et de Grenelle).



**DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE**  
**Traffic routiers journaliers moyens en 2002**



Les charges les plus importantes (plus de 150 000 véhicules/jour) concernent les deux principales autoroutes radiales du département (A15 au nord et A13 du Pont de Saint-Cloud à la limite départementale avec les Yvelines) et la N13 entre La Défense et Paris (193 000 véhicules/jour).

La classe de trafic inférieure (75 000 à 150 000 véhicules/jour) intéresse les autres autoroutes ou voies rapides à l'exception :

- de la courte section à péage de A14 (28 100 véhicules/jour),
- de l'extrémité ouest de A86, entre A14 et la N13 (34 200 à 55 000 véhicules/jour),
- de A86 dans la traversée d'Antony, dont le trafic journalier atteint néanmoins 73 800 véhicules.

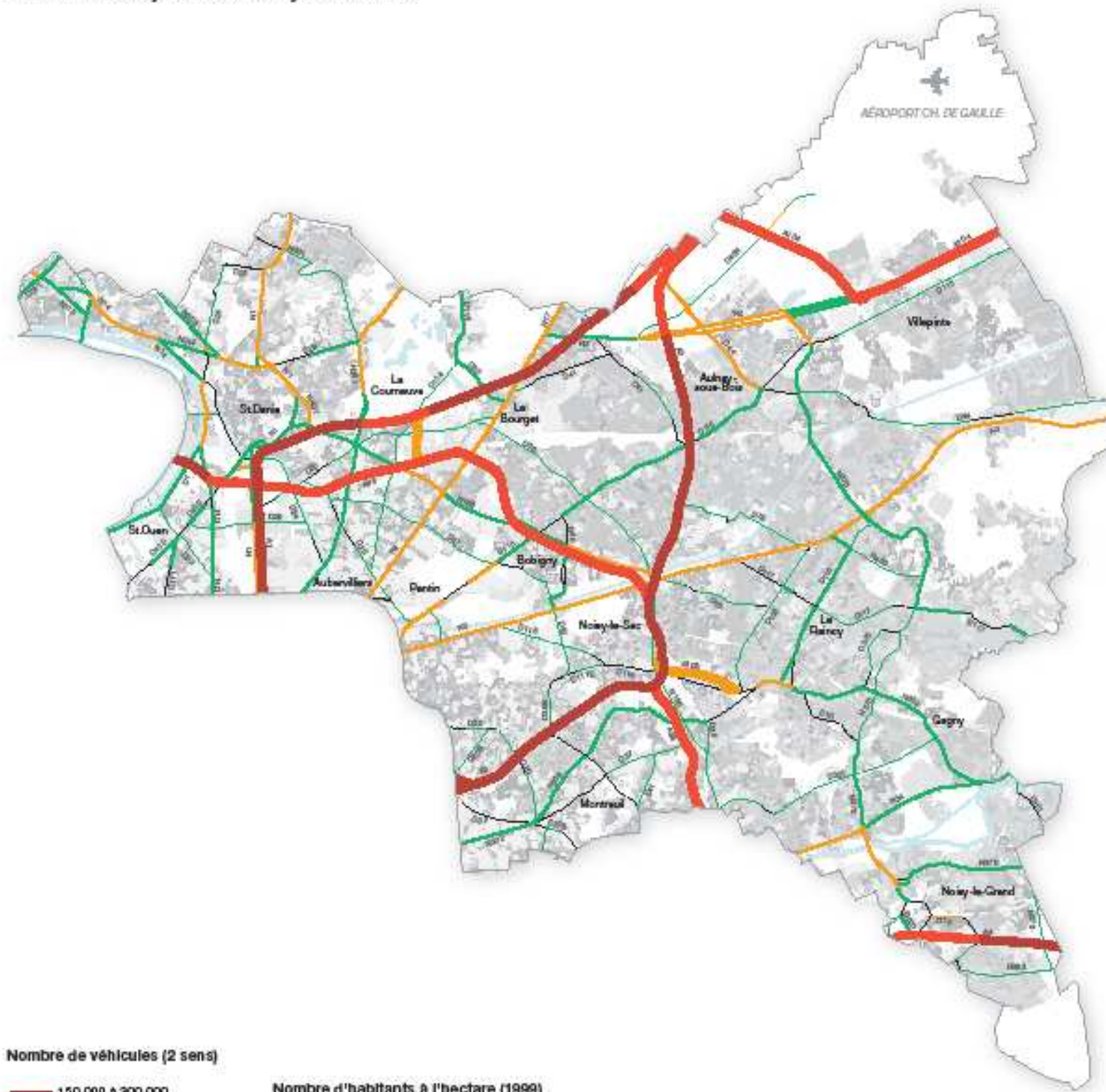
La voirie ordinaire présente des charges journalières inférieures à 75 000 véhicules.

Un certain nombre de voies stratégiques voient cependant passer plus de 25 000 véhicules/jour, notamment :

- les routes départementales D1 (VRDS) et D7 (VRGS) qui longent les rives de la Seine de Boulogne - Issy-les-Moulineaux à Clichy - Villeneuve-la-Garenne ; à noter que certaines sections, notamment la section Gennevilliers - La Défense de la D7, sont empruntées par plus de 50 000 véhicules/jour,
- de grands axes radiaux : la N315 (prolongement de A15), la D908, la N13 (desserte du secteur de la Défense), la D906 (liaison entre de nombreux secteurs d'emplois échelonnés de Paris à Vélizy-Villacoublay), la N20 (traversée de zones denses d'habitat et d'emplois, délestage de A6),
- la D907 et la N10 à Boulogne-Billancourt.



**DEPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS**  
**Trafics routiers journaliers moyens en 2002**



Nombre de véhicules (2 sens)

- 150 000 à 300 000
- 75 000 à 150 000
- 25 000 à 75 000
- 0 à 25 000

Nombre d'habitants à l'hectare (1999)

- |               |               |
|---------------|---------------|
| ■ plus de 200 | ■ 25 à 50     |
| ■ 100 à 200   | ■ 10 à 25     |
| ■ 50 à 100    | ■ moins de 10 |



Les flux autoroutiers qui traversent le département sont parmi les plus importants de l'Ile-de-France.

Les flux journaliers, supérieurs à 75 000 véhicules sur la quasi totalité des autoroutes, :

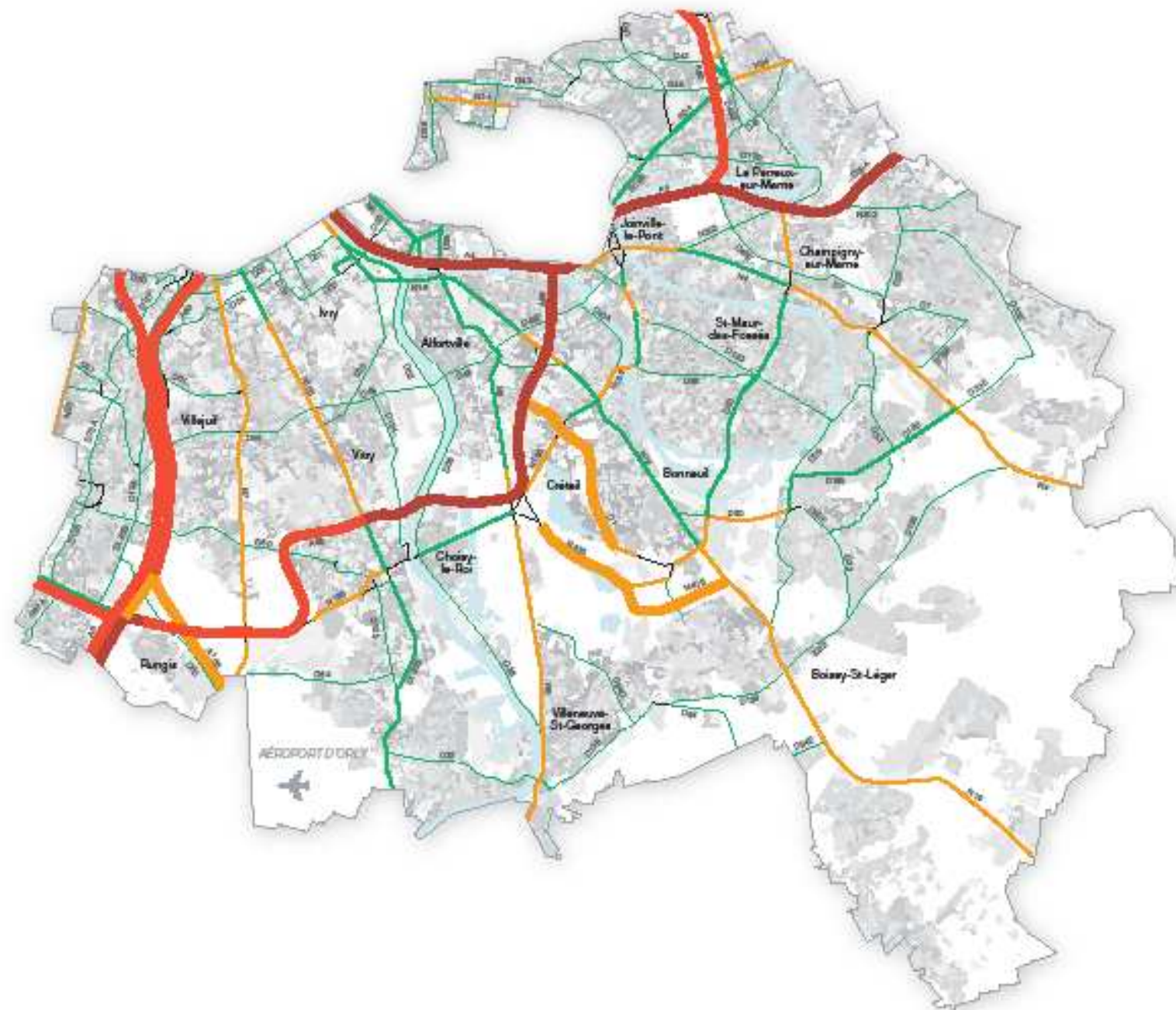
- dépassent 150 000 véhicules sur A1 et de A3 (en atteignant 180 000 véhicules sur les sections terminales) ainsi que sur A4,
- varient de 120 000 à 150 000 véhicules sur les trois-quarts du parcours de A86.

Sur la voirie ordinaire les trafics journaliers sont inférieurs à 75 000 véhicules mais ils dépassent 25 000 véhicules sur :

- plusieurs voies irriguant Saint-Denis et le secteur environnant : les N14 et N1, la N301 à La Courmeuve, la D29 à Stains,
- les grands axes radiaux reliant Paris aux secteurs d'emplois situés au sud de Roissy : les N2, N17, N3,
- la D44 et la N370 dans la traversée d'Aulnay-sous-Bois,
- la N34 et la N370 au niveau de Neuilly-sur-Marne et de Noisy-le-Grand.



**DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE**  
**Traffic routiers journaliers moyens en 2002**



Nombre de véhicules (2 sens)



Nombre d'habitants à l'hectare (1999)



La partie nord-est du département est traversée par des infrastructures autoroutières très chargées :

- l'autoroute A4, avec de l'ordre de 250 000 véhicules/jour entre Paris et Champigny-sur-Marne,
- la section A4 - N305 de A86, avec de l'ordre de 200 000 véhicules par jour entre A4 et Créteil et plus de 150 000 au delà. Cette section est très utilisée car elle relie les pôles de Mame-la-Vallée, Créteil, Orly - Rungis et assure le franchissement de la Seine.

La plupart des autres infrastructures autoroutières (autres sections de A86, autoroutes A6a et A6b) présentent un trafic journalier compris entre 75 000 et 150 000 véhicules.

La classe de trafic au-dessous (25 000 à 75 000 véhicules/jour) concerne :

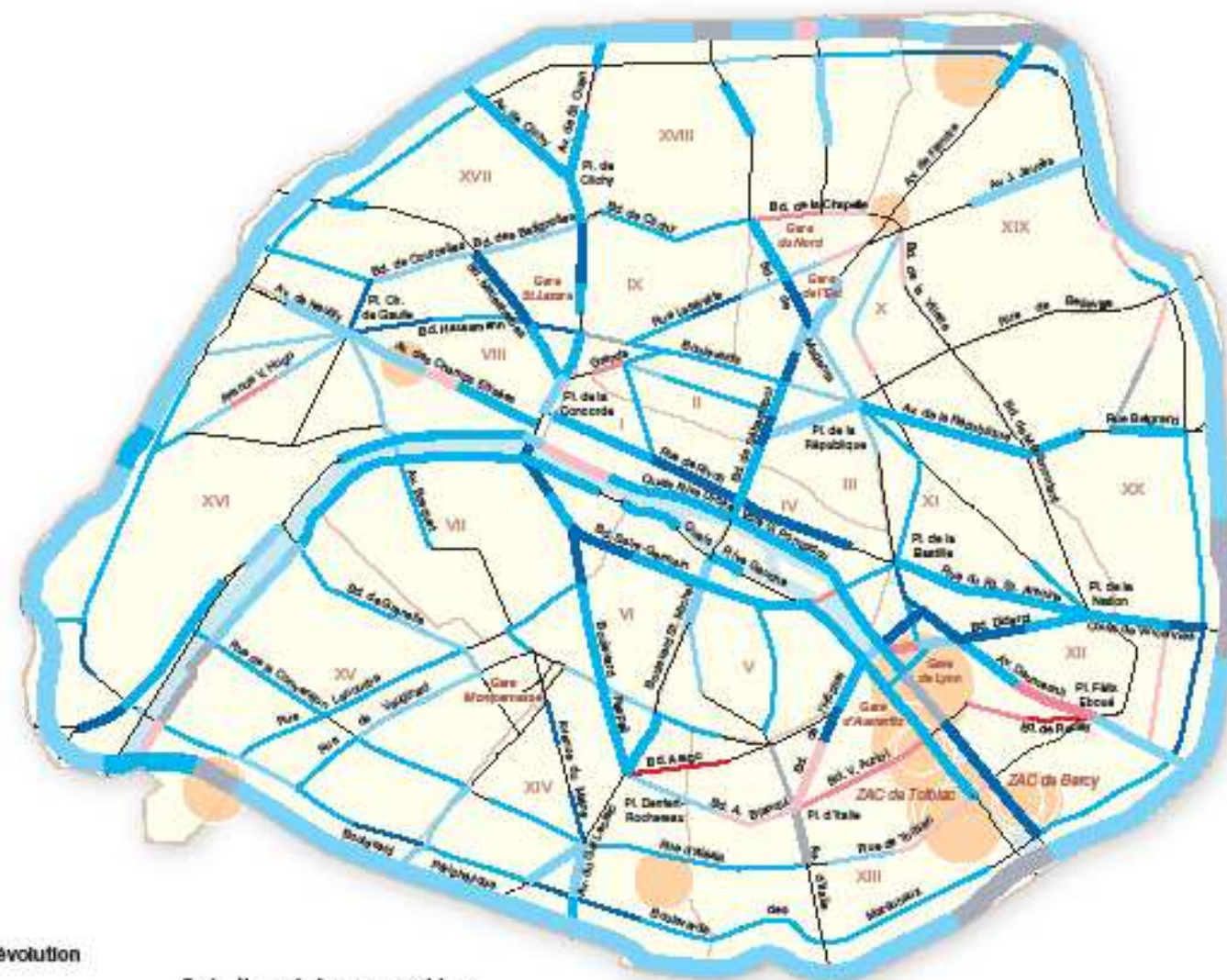
- l'autoroute A106 qui conduit à l'aéroport d'Orly,
- les voies rapides desservant Créteil (D1) ou assurant son contournement (N406 avec 68 000 véhicules entre le Carrefour Pompadour et Valenton),
- plusieurs sections de la N186, la charge de cette voie résultant du délestage de A86,
- les grandes nationales radiales : la N7 (50 000 véhicules/jour à la traversée du Kremlin-Bicêtre), la N305 d'Ivry à A86, la N6 de A86 à Villeneuve-Saint-Georges (60 000 véhicules/jour au sud du Carrefour Pompadour), la N19 de Créteil à la limite sud du département (36 800 à 57 300 véhicules/jour dans la traversée de Boissy - Saint Léger), la N4 de la rocade D30 à la Francilienne.



## 2 - Evolution des flux au cours des dernières années

### VILLE DE PARIS

Evolution des trafics routiers journaliers moyens sur la période 2000-2003



#### Taux d'évolution

##### Stabilité

- 1 à 1 %

##### Augmentation

plus de 15 %

5 à 15 %

1 à 5 %

##### Diminution

plus de 15 %

5 à 15 %

1 à 5 %

Opérations de bureaux en blanc de plus de 5 000 m<sup>2</sup> livrées entre 1996 et 2002 (hors réhabilitation)

Surface utile (équivalence en emplois)

100 000 m<sup>2</sup> (5000 emplois)

10 000 m<sup>2</sup> (500 emplois)

Source : Giscam



L'évolution de la circulation parisienne est en baisse depuis plusieurs années.

Entre 1994 et 2003, les véhicules-kilomètres par heure ramenés au kilomètre d'axe instrumenté (période 7h - 21h) ont diminué de 21%, ce qui correspond à une baisse moyenne annuelle de 2,3% (4,6% pour l'année 2003 au cours de laquelle la baisse s'est accélérée).

Ces évolutions négatives proviennent notamment de la baisse du nombre d'emplois de la ville de Paris. La capitale a en effet perdu 12% d'emplois entre 1990 et 1999, en particulier dans la zone centrale : baisse de 35% dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement, 27% dans les 6<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup>, et 9<sup>ème</sup> arrondissements, 21 à 23% dans les 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements. Les 214 550 emplois perdus ont concerné 5,8% d'actifs parisiens, 15% d'actifs résidant en Petite Couronne et 16% d'actifs résidant en Grande Couronne.

La baisse des déplacements entre Paris et le reste de l'Île de France concerne également d'autres motifs que le travail, et en particulier le motif achats : entre 1991 et 2001, les déplacements liés à ce motif (un jour de semaine) ont en effet diminué de 11% sur les relations banlieue - Paris alors qu'ils ont augmenté de 10% sur les relations banlieue - banlieue ; cela traduit certainement la multiplication des centres commerciaux en proche banlieue (hypermarchés complétés d'une galerie commerciale), une offre commerciale de la Petite Couronne très dynamique en ce qui concerne certains produits (bricolage, équipement de la maison, jardinerie), parallèlement à un changement de positionnement des commerces parisiens.

Au cours des dernières années (période 2000 - 2003), le trafic moyen journalier de la voirie parisienne a ainsi diminué sur la majeure partie du réseau.

Le trafic du Boulevard Périphérique est en légère baisse (1 à 5%) sur la quasi totalité de l'itinéraire.

Les diminutions de trafic sont plus importantes sur les grands axes internes à la capitale tels que :

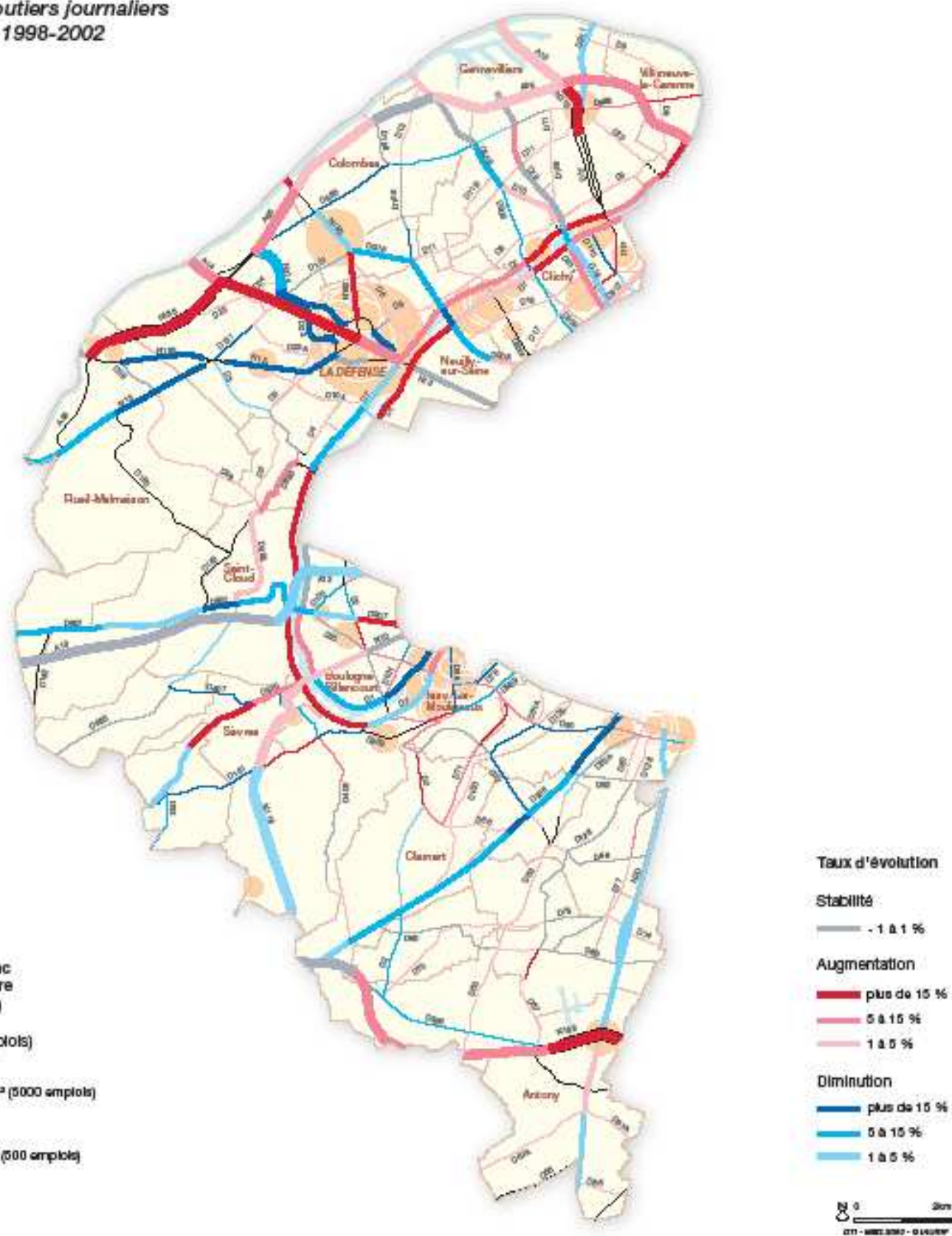
- les quais de la Seine et la Voie Georges Pompidou,
- les voies menant aux arrondissements centraux touchés par un fort recul de l'emploi : boulevard Malesherbes (-23%), rue d'Amsterdam (-16%), pont de la Concorde (-21%), boulevard Raspail (-10 à -24%).

Cette régression du trafic automobile traduit également la politique de dissuasion de l'usage de l'automobile menée depuis plusieurs années par la Ville de Paris. C'est ainsi que la mise en service de couloirs protégés accessibles aux vélos à partir de 2001, a forcément joué un rôle dans la diminution du trafic de la rue de Rivoli (-14 à -26%), du boulevard Saint-Germain (-10 à -23%) et du boulevard de Sébastopol (-8 à -18%).

La circulation automobile a cependant augmenté sur un certain nombre de voies. Celles-ci se concentrent plus particulièrement autour de la gare du Nord et dans les 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements où se développent d'importants projets urbains (ZAC de Bercy, ZAC Seine-Rive Gauche). Il s'agit notamment d'axes convergeant vers la Place d'Italie (boulevards Auguste Blanqui, Vincent Auriol, de l'Hôpital), de la rue de Tolbiac et des voies conduisant à la Place Félix Eboué (boulevards de Bercy et de Reuilly, Avenue Daumesnil).



**DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE**  
**Evolution des trafics routiers journaliers**  
**moyens sur la période 1998-2002**



Le trafic routier journalier a globalement plus augmenté que diminué dans le département au cours des dernières années (période 1998-2002) ; les augmentations touchent plus particulièrement les autoroutes et la voirie locale (notamment aux abords des grands pôles urbains).

Le nombre de déplacements journaliers croît ainsi sur la quasi totalité de A86, les plus fortes hausses concernant la section A14 - N190 (51%) au nord-ouest et la section sud au niveau d'Antony (21%). En augmentation également les flux de A15 et de A13, le trafic de cette dernière progressant d'environ 30% sur la section terminale gratuite qui conduit à la Défense.

Sur la voirie ordinaire, les augmentations concernent principalement :

- les deux itinéraires de rocade qui relient Boulogne et Issy-les-Moulineaux au nord du département en longeant les rives gauche (D7) et droite (D1) de la Seine. Sur ces axes le long desquels de nombreuses opérations de bureaux ont vu le jour, les taux de croissance dépassent souvent 15%, notamment sur la D7 au niveau du Val-de-Seine (68% sur la section A13 - N118) d'une part, et entre la Défense et l'échangeur avec A86 (forte augmentation des échanges avec la section nord - est de A86) d'autre part,
- plusieurs voies drainant la partie nord du département dont des transversales parallèles à la Seine (D17, D16, D9, D11, D118) et un certain nombre d'axes radiaux tels que la N315 (15%) au débouché de A15, les D15 et D911 dans Asnières et Clichy, la N192 (16%) et les D6 et D104 dans le secteur de la Défense,
- la plupart des axes conduisant au secteur en forte croissance de Boulogne - Issy-les-Moulineaux : la D50 de Vanves à Boulogne, la D910 de Chaville au pont de Sèvres, un certain nombre de voies traversant Boulogne, les D2 (6 à 16%) et D71 (8 à 26%) de Clamart à Issy-les-Moulineaux,
- les principaux axes desservant le secteur d'Antony - Sceaux - Chatenay-Malabry dont la D63 qui conduit à la Porte d'Orléans.

Les baisses de trafic touchent peu d'autoroutes ou de voies rapides ; seules la N118 dans Meudon et la section terminale de A13 affichent une baisse de 1 à 3% (stabilité pour le reste de A13).

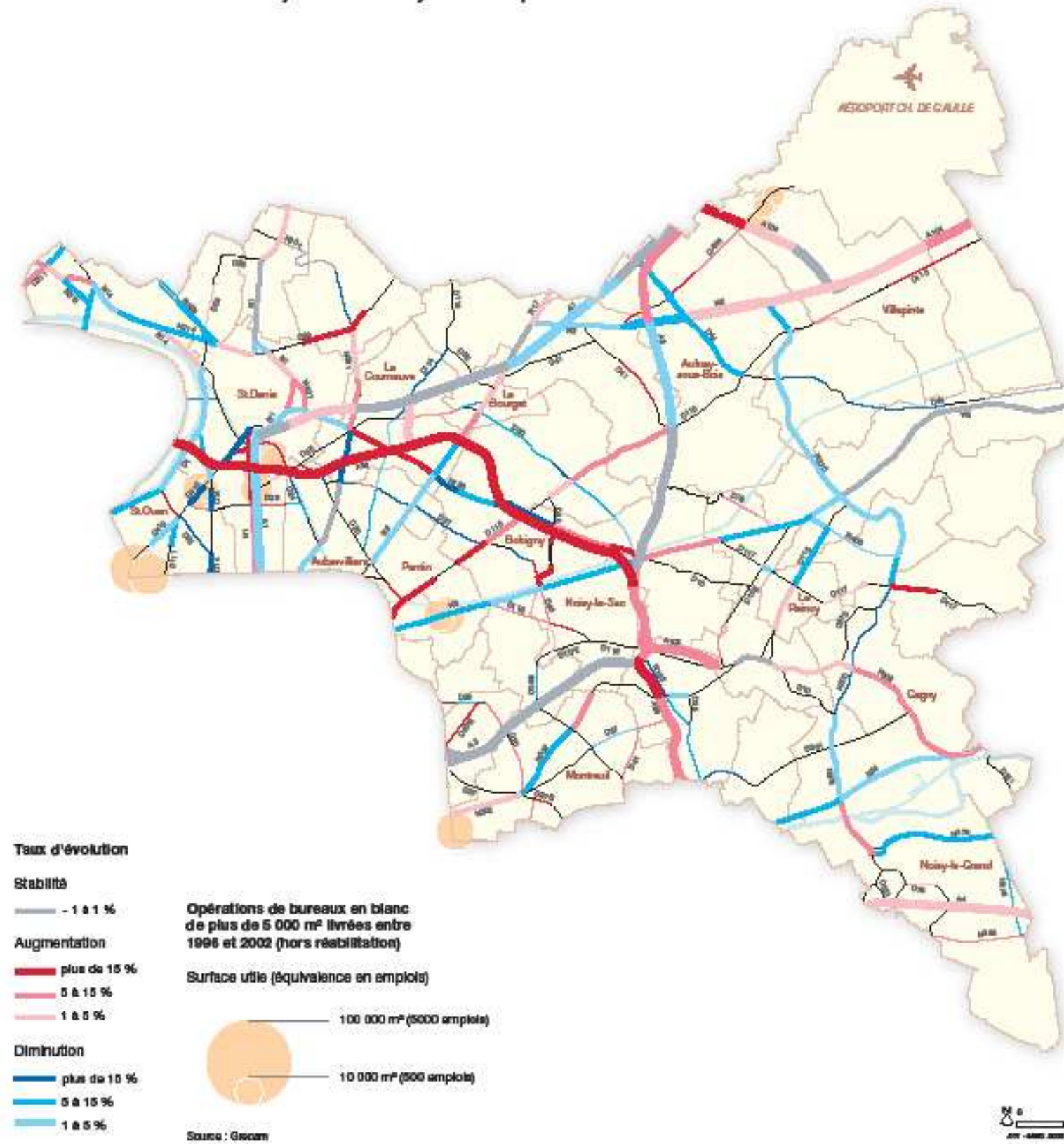
Sur la voirie ordinaire, les baisses concernent essentiellement :

- La D 909 soulagée par la N 315,
- les axes délestés par A14 et A86 nord-ouest, en particulier la D986 entre A15 et A14, la D908, la N314 et la D23 (-45%) qui relie A86 à la Défense, la N190 (-34%) et la N13 (de l'ordre de -30%),
- les D1 et D7 au niveau des anciens terrains Renault à Boulogne et à Issy-les-Moulineaux,
- la D986 sud et trois axes radiaux importants drainant la moitié sud du département : la D907 parallèle à A13, la D906 (-17% à l'approche de Paris) et, dans une moindre mesure, la N20 (-1 à -3% entre A86 et la Porte d'Orléans)



## DEPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

Evolution des trafics routiers journaliers moyens sur la période 1998-2002



Les diminutions de trafic relatives à la période 1998 - 2002 concernent sensiblement plus de voies que les augmentations.

Par contre, les hausses de trafic atteignent des niveaux élevés, en particulier sur A86 où les flux augmentent de plus de 20% sur deux tiers des sections (de l'ordre de 50% sur la section La Courneuve - Bobigny bouclée en 1998).

Le trafic autoroutier progresse également sur plusieurs infrastructures extérieures à A86, notamment sur A104 et A3 aux environs de Roissy (croissance de l'aéroport Charles-de-Gaulle) et, plus au sud, sur A103 et A4 (développement de Marne-La-Vallée).

La voirie ordinaire voit son trafic journalier augmenter dans un certain nombre de secteurs :

- le secteur de Saint-Denis : les N1 et N401 à Saint-Denis (notamment au niveau de la Plaine-Saint-Denis), la N186 à la Courneuve,
- le secteur d'emplois en croissance au sud de l'aéroport Charles-de-Gaulle : la D40N (11 à 21%), la N2 et la D115 (17%) sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Villepinte,
- le secteur de Pantin, Bobigny - Noisy-le-Sec : la D115 de Paris à A3 (croissance de 20% sur plusieurs sections), la N186 à Bobigny, les D40 et D116,
- le secteur de Bagnole - Montreuil : la D20bis à Bagnole (plus de 20%), la D20 de Bagnole à Montreuil, la N302 conduisant à la zone de développement du Bas Montreuil,
- le secteur du Raincy - Villemomble - Gagny : la D117 et la N302.

Les diminutions de trafic concernent surtout la voirie ordinaire.

Les autoroutes A1 et A3 présentent une baisse de trafic de 1 à 2% sur quelques sections mais le trafic est stable sur la plupart des tronçons.

Le trafic baisse par contre sur un certain nombre de routes départementales ou nationales :

- à l'ouest du département, notamment sur la D1 en bordure de Seine et sur plusieurs voies dans Saint-Ouen,
- sur les quelques axes transversaux délestés par la section de A86 mise en service en 1998 (section N2 - D115), notamment sur la D30 du Bourget à Noisy-le-Sec, la N186 à Bobigny et la D27 d'Aubervilliers à Romainville,
- sur de grandes radiales, en particulier sur la D114 au niveau d'Aubervilliers et de La Courneuve et sur les N2 et N3 entre Paris et A86,
- sur deux transversales irriguant la partie est du département : la D44, axe est-ouest situé au sud de A104, et la N370, axe nord-sud reliant le secteur de Villepinte à Marne-la-Vallée.



**DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE**  
**Evolution des trafics routiers journaliers moyens**  
**sur la période 1998-2002**



**Taux d'évolution**

**Stabilité**

— - 1 à 1 %

**Augmentation**

— plus de 15 %

— 5 à 15 %

— 1 à 5 %

**Diminution**

— plus de 15 %

— 5 à 15 %

— 1 à 5 %

Opérations de bureaux en blanc  
 de plus de 5 000 m<sup>2</sup> livrées entre  
 1996 et 2002 (hors réhabilitation)

Surface utile (équivalence en emplois)

— 100 000 m<sup>2</sup> (5000 emplois)

— 10 000 m<sup>2</sup> (500 emplois)

Source : Giscam



La circulation routière a dans l'ensemble plus augmenté que diminué dans le département entre 1998 et 2002.

Les augmentations touchent plus particulièrement la voirie ordinaire et notamment les voies situées dans la moitié est du département.

La rocade A86 est la seule infrastructure autoroutière dont le trafic est en progression ; celui-ci augmente de 1 à 5% sur la plupart des sections et reste stable sur le tronçon commun A4 - A86 totalement saturé.

Sur la voirie ordinaire, les augmentations de trafic se concentrent :

- sur le secteur de Nogent - Le Perreux (opérations urbaines en cours) et notamment sur les voies convergeant vers le Carrefour du Général Leclerc au Perreux-sur-Marne : la D42 (24%), la N34 (16%), les D44 et D45B, les N34 et N186 (27% dont une part certainement liée à la saturation du tronçon commun A4 - A86),
- au niveau du pôle urbain de Créteil - Maisons-Alfort et des communes environnantes (Bonneuil, Saint-Maur-des-Fossés) : les axes radiaux drainant le secteur tels que la N6 (15 à 20%), la N406, la D1, la N19, la D123 (22 à 47% dans Saint-Maur) et les axes de rocade contribuant au délestage au tronçon commun A4 - A86 (N186, D30),
- sur les principaux axes radiaux situés à l'ouest de la Seine : la D52 longeant la rive gauche de la Seine à Vitry, la N305 (de Vitry à Paris), la N7 (échanges avec A86), les D126 et D126B longeant l'autoroute A6a.

Les diminutions de trafic sont relativement faibles sur le réseau autoroutier (taux inférieur à 5% sur la plupart des sections) et concernent essentiellement les autoroutes radiales : A4 (tronçon commun A4 - A86 excepté), A106, A6b de A106 à Paris et A6a de Cachan à Paris (stabilité du trafic en amont).

Sur la voirie ordinaire, les baisses de trafic concernent plus particulièrement :

- quelques axes radiaux : les D42 et D43 à l'extrémité nord du département, la N4 à Champigny, la N6 au sud de A86, la D38 à Alfortville (-22%), les D127 et D75A au niveau de Gentilly et d'Arcueil,
- des routes desservant les secteurs péri-urbains du sud-est du département : la N19 à Boissy-Saint-Léger, l'axe transversal D136 - D39 en bordure de la Forêt de Notre Dame et du Bois de la Grange,
- un certain nombre de voies irriguant les secteurs d'Ivry - Vitry (D50, D48, D124, N305) et de Choisy-le-Roi - Orly (N186, D125, D64) où le nombre d'emplois a baissé de 8 à 11% entre 1990 et 1999,
- plusieurs axes est-ouest implantés à l'ouest de la RN7 : les D50, D61 et D60.

L'évolution du trafic dans le Val de Marne semble ainsi marquée par la saturation du tronçon commun A4 - A86, dont l'effet se traduit par :

- la stagnation, voire la légère diminution du trafic de A4 et la faible croissance du trafic de A86, par manque de capacité globale,
- un report de trafic sur la voirie ordinaire offrant une certaine capacité, aussi bien sur les radiales que sur les rocades.



## Synthèse

Le recul de l'emploi parisien et le développement simultané d'emplois, de services, de commerces en banlieue, expliquent les baisses de trafic constatées depuis un certain nombre d'années sur les grandes infrastructures radiales, et plus récemment, sur le Boulevard Périphérique de Paris.

Le nombre de véhicules franchissant quotidiennement les limites de la ville de Paris a ainsi diminué de 10% entre 1992 (3 183 765 véhicules) et 2001 (2 865 390 véhicules). La baisse du trafic a été encore plus importante durant les heures de pointe, les pourcentages s'élevant à 21% pour la pointe du matin et 15% pour la pointe du soir.

L'analyse de la période récente (1998 – 2003) montre que la diminution du trafic journalier des voies rapides radiales et du Boulevard périphérique ne dépasse guère 5%. S'agissant d'infrastructures à fort débit, le trafic reste très élevé sur celles-ci, notamment sur le Boulevard Périphérique et sur les autoroutes A1, A3, A4, et A6.

Les baisses de trafic sont par contre plus importantes sur les grandes nationales ou départementales radiales (baisses de 5 à 15% ou de plus de 15% sur de nombreuses sections), notamment sur celles qui :

- traversent des communes perdant des habitants ou des emplois : la N2 à Aubervilliers, la N3, la N6 à Villeneuve-Saint-Georges, les D906 et D907,
- sont déchargées par de nouvelles infrastructures : les N190, N13 et N314 délestées par A14 et par la section Rueil-Malmaison – Nanterre de A86, la D909 délestée par la N315.

Les réductions de trafic sont appréciables pour ces grands axes radiaux empruntés, pour la plupart, par plus de 25 000 véhicules/jour.

La plupart des voies de Paris connaissent également une régression importante de leur trafic journalier, résultat de la baisse de l'emploi parisien et de la politique de restriction de la circulation automobile menée par la municipalité. Les taux de réduction dépassent ainsi 15% sur un grand nombre de sections, mais certains grands axes demeurent encore très chargés, en particulier les axes est-ouest.

Les augmentations de trafic concernent peu de radiales autoroutières de la petite couronne, la croissance portant plus

particulièrement sur les sections extérieures à A86. A noter cependant la forte croissance du trafic de A14 (30 à 33%) entre A86 et la Défense, ainsi que l'augmentation, certes plus modérée mais non négligeable, du trafic de sections radiales à fort débit, telles que les sections de A1 et de A3 situées au sud de Roissy et la section de A4 desservant Marne-la-Vallée.

Mais ce sont les rocades qui présentent les plus fortes augmentations de trafic et en particulier A86. Cette infrastructure, de plus en plus sollicitée du fait de la multiplication des déplacements banlieue-banlieue générée par le développement des pôles urbains de la zone dense, voit son trafic augmenter sur la grande majorité de son parcours (20 à 50% sur les sections nord et nord-est) ; cette forte croissance est préoccupante car elle s'applique à une infrastructure vitale et très chargée.

Sur la voirie ordinaire, les augmentations de trafic portent également sur les voies très sollicitées par les flux banlieue-banlieue, et en particulier sur deux axes à fort trafic, structurant le développement urbain des Hauts de Seine du nord du département au secteur de Boulogne – Issy-les-Moulineaux, via le secteur de La Défense : la D1 sur la rive droite de la Seine et la D7 sur la rive gauche.

En augmentation également, le trafic de voies (dont certaines déjà chargées) conduisant ou assurant la desserte locale de secteurs en développement :

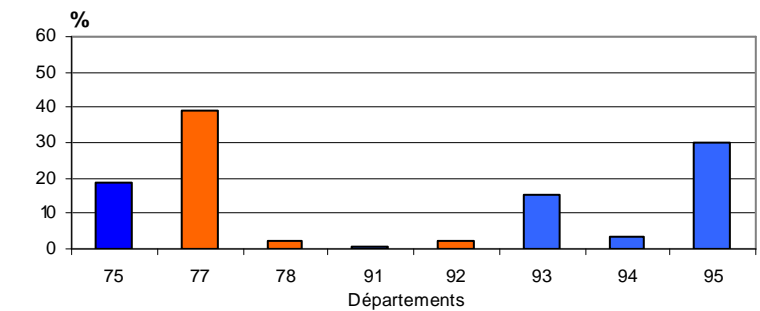
- secteur d'Issy-les-Moulineaux – Boulogne (D910 à Sèvres et N10 à Boulogne, D50, D2, D71),
- boucle nord de Gennevilliers (axes parallèles à la Seine : D11, D9, D16, D17),
- secteurs de Saint-Denis (N1, N401, N186 à La Courneuve),
- secteur sud de Roissy (D40N, N2, D115) et environ de Bobigny (N186, D115),
- secteur de Fontenay-sous-Bois (N34, D42, N186),
- secteur de Créteil – Maisons-Alfort (N6, N19, N186, N406, D1),
- secteur d'Ivry – Charenton (N305, D55, D50, N6).

Enfin, dans la Ville de Paris, les augmentations de trafic se concentrent principalement dans les 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements, aux abords des secteurs de développement.

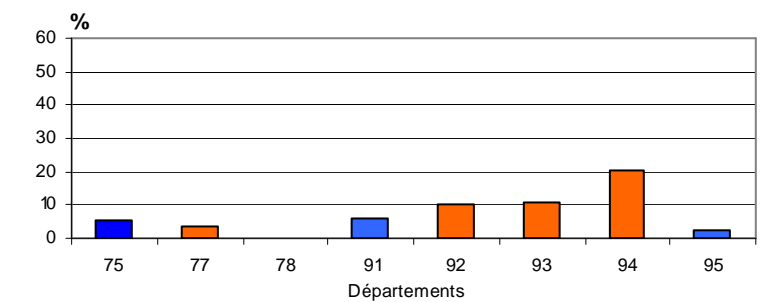
### Variation 1991 - 2001 du nombre de déplacements journaliers interdépartementaux en voiture-conducteur (%)

■ augmentation ■ diminution

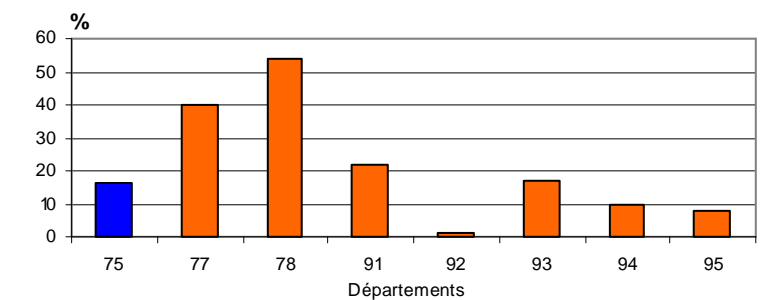
#### Echanges avec la ville de Paris



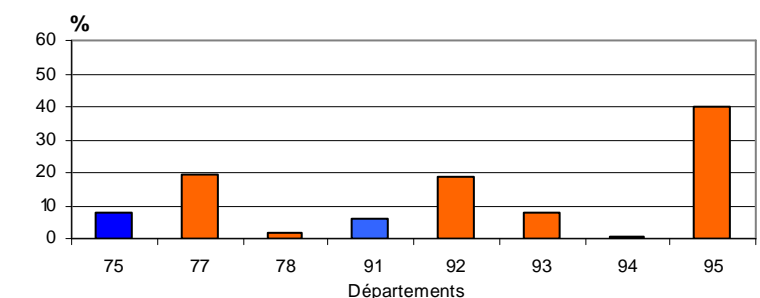
#### Echanges avec les Hauts de Seine



#### Echanges avec la Seine Saint Denis

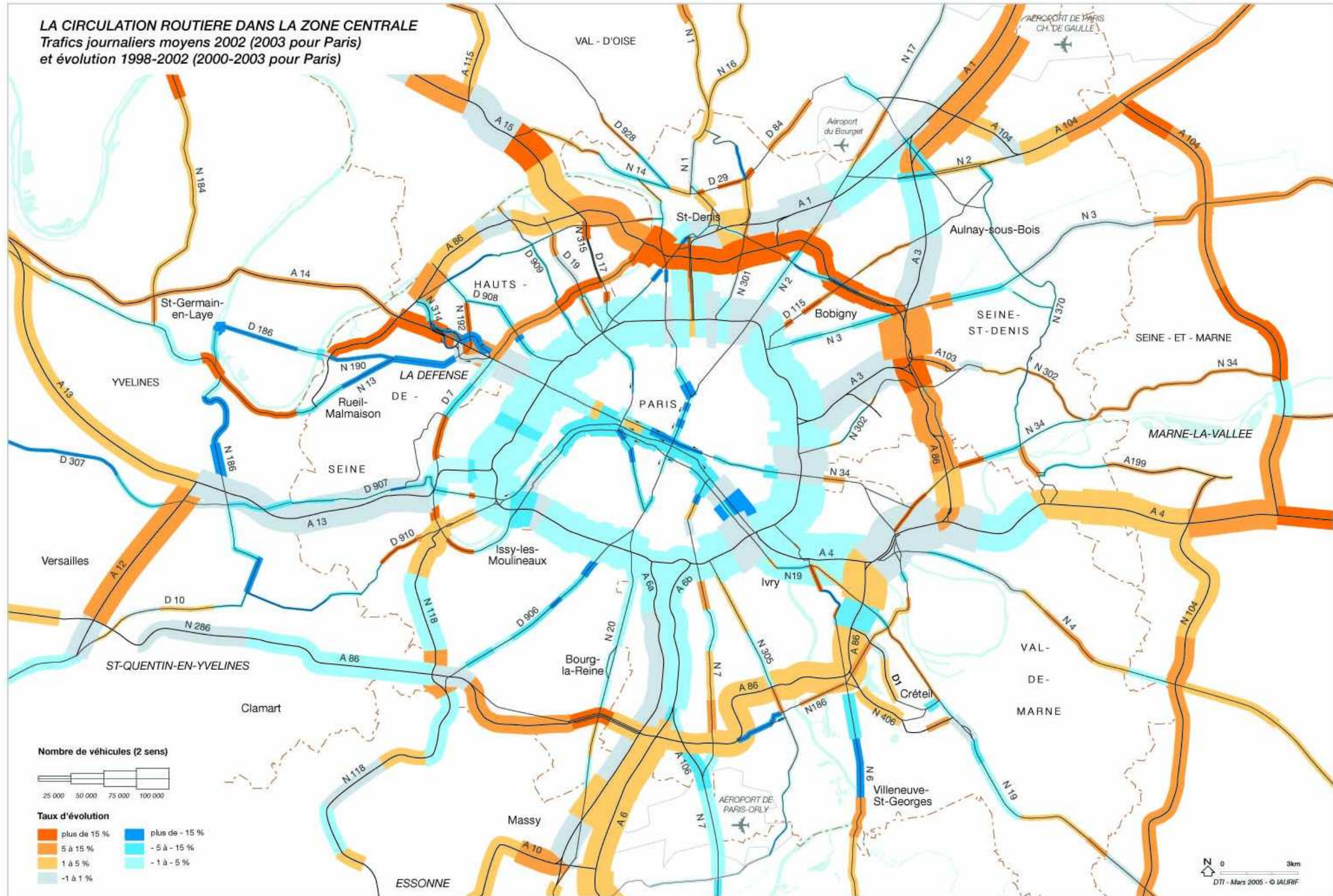


#### Echanges avec le Val de Marne





**LA CIRCULATION ROUTIERE DANS LA ZONE CENTRALE**  
 Trafics journaliers moyens 2002 (2003 pour Paris)  
 et évolution 1998-2002 (2000-2003 pour Paris)





### 3 - Rapports entre les volumes de trafic et les largeurs de chaussées

#### VILLE DE PARIS

Rapports entre les trafics routiers journaliers moyens et les largeurs de chaussée en 2003



Nombre de véhicules / largeur de chaussée

- > 5000
- 2500-5000
- 1000-2500
- <1000

Largeur de chaussée considérée

- largeur totale
- ⋯⋯⋯ largeur hors couloir bus protégé ou couloir à contre-sens



Le rapport entre le trafic moyen journalier d'une voie et sa largeur de chaussée traduit son taux de charge et donne un éclairage sur les risques de perturbation de la circulation durant les heures critiques.

Ce rapport a été évalué pour les différentes voies renseignées, en considérant deux largeurs de chaussée pour les axes équipés de couloirs bus protégés ou de couloirs à contre-sens : la largeur totale de la chaussée d'une part, et la largeur de chaussée hors couloirs d'autre part.

Les indicateurs " d'efficacité " ainsi calculés sont classés en quatre catégories, les valeurs au dessus de 5 000 correspondant à la tranche supérieure.

A noter que, du fait de la présence d'intersections et de feux tricolores sur la voirie ordinaire, les conditions de circulation sur des voies dont la valeur de l'indicateur dépasse 2500 peuvent être aussi critiques que sur des autoroutes présentant un indicateur de valeur supérieure à 5000 ; en effet, sur une voie rapide congestionnée, le flux de voitures arrive généralement à s'écouler lentement, alors que sur une voie ordinaire, la congestion peut se transformer en blocage complet de la circulation.

Dans la ville de Paris, les indicateurs de valeur supérieure à 5 000 concernent :

- la quasi-totalité du boulevard périphérique (5 000 à 7 900),
- des voies à fort trafic telles que le souterrain du Quai André Citroën (9 290) et plusieurs sections de l'axe constitué des quais Rive Gauche et de la Voie Georges Pompidou : pont d'Iéna - pont de l'Alma (6 300 à 6 900), place de la Concorde - quai de la Mégisserie (5 600 à 6 200 en considérant la largeur totale de la chaussée, 7 200 à 9 660 en considérant la largeur hors couloirs bus), pont d'Austerlitz - pont National (7 700 à 8 650),
- des sections rétrécies (rue Victor Hugo),
- des voies concernées seulement lorsqu'on déduit la largeur des couloirs bus protégés (ou à contre-sens) de la largeur totale de la chaussée : le boulevard Saint-Germain à l'ouest du boulevard Raspail (7 100), les quais Rive Gauche du pont des Arts au pont Saint-Michel (5 500 à 7 000) et du pont de Sully au pont d'Austerlitz, l'avenue Daumesnil, quelques tronçons de la rue de Rivoli et des boulevards des Maréchaux (boulevards Masséna et Poniatowski notamment).

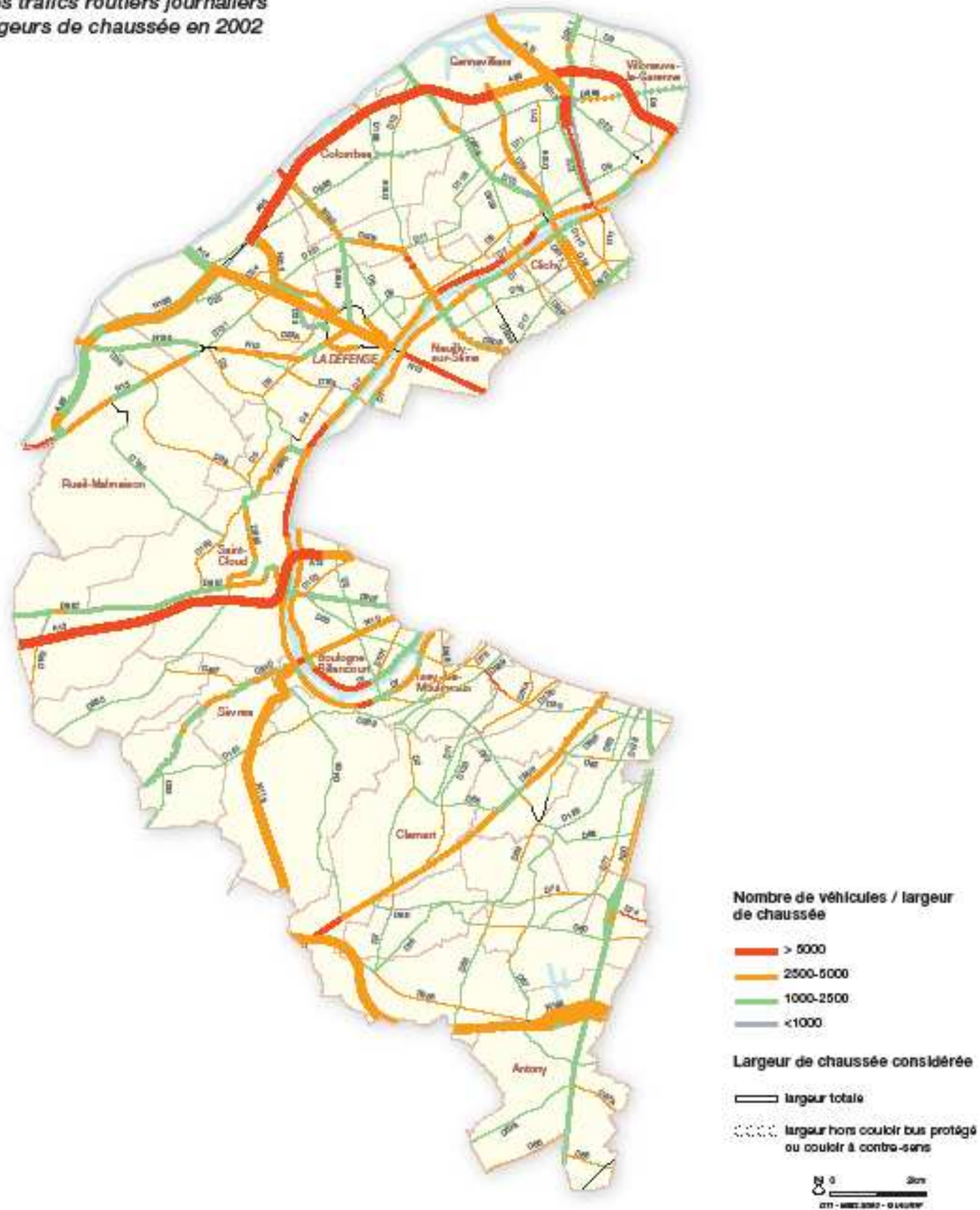
La classe d'indicateurs inférieure (2 500 - 5 000) intéresse :

- la plupart des sections des quais Rive Gauche (traversée des 7ème et 15ème arrondissements notamment) et les autres sections de l'axe quai Rive Droite - Voie Georges Pompidou,
- les principaux axes est-ouest (Champs Elysées, rue de Rivoli, boulevard Saint-Germain à l'ouest du boulevard Saint-Michel, boulevards Saint-Jacques, Auguste Blanqui et Vincent Auriol) et nord-sud (rue de Vaugirard, boulevards Raspail, de Sébastopol, de l'Hôpital, avenues d'Italie et de Flandres),
- les barreaux radiaux menant à la plupart des portes,
- les voies concernées seulement lorsqu'on déduit la largeur des couloirs bus protégés (ou à contre sens) de la largeur totale de la chaussée : la plupart des sections des boulevards des Maréchaux sud, est et nord, l'avenue du Maine, le boulevard Saint-Michel, le boulevard Saint-Germain à l'est du boulevard Saint-Michel, le boulevard Henri IV, l'extrémité ouest de l'avenue Daumesnil, quelques tronçons de la rue Lafayette et du boulevard Haussmann.

Les autres voies renseignées de la ville de Paris présentent des indicateurs appartenant à la classe 1 000 - 2 500



**DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE**  
**Rapports entre les trafics routiers journaliers**  
**moyens et les largeurs de chaussée en 2002**



L'autoroute A13 et la majeure partie de A86 nord (section La Défense - Villeneuve-la-Garenne) présentent des rapports entre le trafic journalier et la largeur de chaussée supérieur à 5 000.

La valeur de cet indicateur dépasse également 5 000 pour plusieurs axes de la voirie ordinaire :

- la section de la N315 au sud de la D986, et son prolongement à deux voies jusqu'à la Seine,
- la N13 dans Neuilly, section très chargée qui assure la jonction entre le débouché de A14 à La Défense et le Boulevard Périphérique de Paris,
- plusieurs tronçons de la D7, axe structurant des Hauts-de-Seine très fréquenté,
- un tronçon de la D50, dans le secteur de Vanves - Issy-les-Moulineaux,
- un tronçon de la D908 (lorsqu'on déduit la largeur des couloirs bus protégés ou à contre sens de la largeur totale de la chaussée).

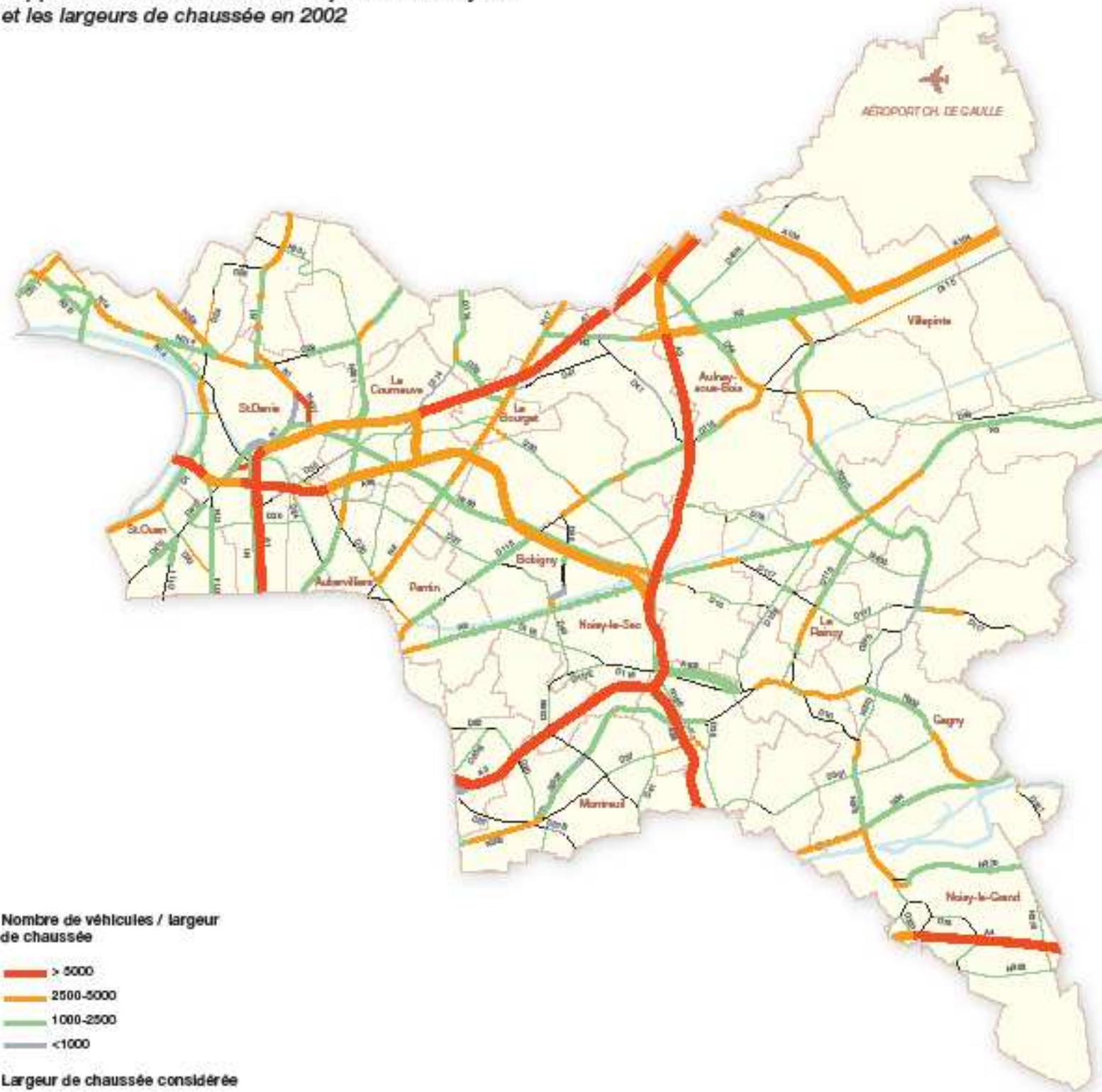
Les autres voies du département se répartissent à peu près par moitié entre les deux classes d'indicateurs inférieures.

La classe d'indicateurs 2 500 - 5 000 intéresse notamment :

- les autres autoroutes ou voies rapides : A15, A14 (section gratuite), extrémité nord-ouest et section sud de A86, la N118,
- la plupart des sections des D1 et D7 longeant les rives de la Seine,
- un certain nombre de grands axes radiaux : la D19 dans Gennevilliers et Clichy, la D908 et la N192 (lorsqu'on ne considère que la largeur de chaussée extérieure aux couloirs bus protégés ou à contre sens), la N314 et la N13 (accès à La Défense), la D910 dans Sèvres et la N10 dans Boulogne,
- de nombreuses voies locales assurant notamment des liaisons transversales.



**DEPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**  
**Rapports entre les trafics routiers journaliers moyens**  
**et les largeurs de chaussée en 2002**



Nombre de véhicules / largeur de chaussée

- > 5000
- 2500-5000
- 1000-2500
- < 1000

Largeur de chaussée considérée

- largeur totale
- largeur hors couloir bus protégé ou couloir à contre-sens



Les rapports entre le trafic journalier et la largeur de chaussée supérieurs à 5 000 concernent essentiellement le réseau autoroutier en particulier :

- A3, la valeur de l'indicateur variant de 6 000 à 9 200 sur le tronç commun avec A86,
- A1 du Boulevard Périphérique à la Porte de Paris à Saint-Denis et de La Courneuve à Aulnay-sous-Bois, les valeurs de l'indicateur s'échelonnant entre 5 300 et 7 500,
- A86 dans la Plaine-Saint-Denis et au sud du tronç commun avec A3 ;
- A4 à la traversée de Noisy-le-Grand.

Sur la voirie ordinaire, seuls deux courts tronçons affichent un indicateur de valeur supérieur à 5 000.

Il s'agit de barreaux qui jouent un rôle important de maillage à Saint-Denis :

- la N401 qui raccorde la N1 à A1,
- la N412 qui relie la N410 à la N1.

Les indicateurs de la classe 2 500 - 5 000 intéressent :

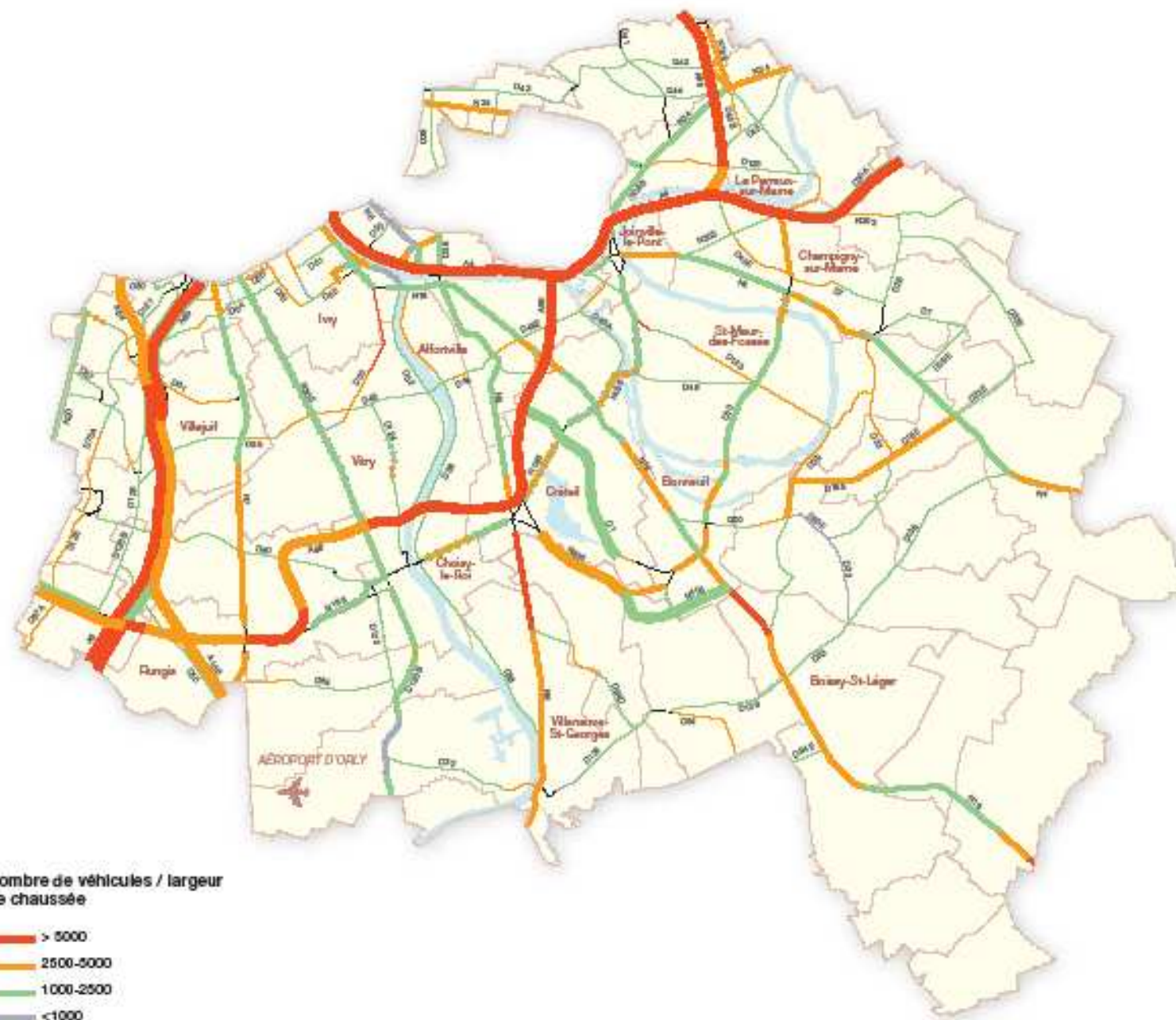
- les autres sections autoroutières : A1 de La Courneuve à Saint-Denis (Porte de Paris), A86 d'Aubervilliers à Noisy-le-Sec,
- la plupart des sections des N2 et N17, ainsi que quelques tronçons de grandes radiales : la N1 à Saint-Denis, la N3 à Livry-Gargan, la N302 à Montreuil, la N34 à Neuilly-sur-Mame,
- des sections de voies menant à des pôles d'emplois tels que Saint-Denis (N14, N326), Aulnay-sous-Bois (D115, D44, N370 rétréci dans Sevran), Noisy-le-Grand (N370, N302 où se déverse le flux de A103),
- quelques courts tronçons concernés seulement lorsqu'on déduit la largeur des couloirs bus protégés ou à contre sens de la largeur totale de la chaussée: la N1 à Pierrefitte, la N186 à Rosny-sous-Bois (section à sens unique).

La plupart des autres infrastructures de la voirie ordinaire affichent des indicateurs appartenant à la classe 1 000 - 2 500.



## DEPARTEMENT DU VAL - DE-MARNE

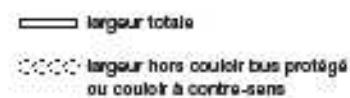
### Rapports entre les trafics routiers journaliers moyens et les largeurs de chaussée en 2002



Nombre de véhicules / largeur de chaussée



Largeur de chaussée considérée



L'autoroute A4, les deux-tiers de A86, la majeure partie de A6a et la section terminale de A6b présentent un rapport entre le trafic journalier et la largeur de chaussée supérieur à 5 000 : 7 000 à 9 300 sur le tronçon commun A4 - A86, 6 000 à 6 500 sur un grand nombre de sections de A4 et de A86 (entre la limite nord du département et la Seine).

La valeur de cet indicateur dépasse également 5 000 pour plusieurs sections de la voirie ordinaire :

- deux sections chargées de grandes nationales (50 000 à 60 000 véhicules/jour) : la N6 au sud du carrefour Pompadour (dans le secteur de Valenton - Villeneuve - Saint-Georges), la N19 entre la gare RER de Boissy-Saint-Léger et l'échangeur avec la N406,
- le tronçon de la D123 situé à l'est de la N 186, aux abords de la gare RER de Saint-Maur - Créteil,
- la D55 entre la gare RER de Vitry et la N19 (traversée de la zone industrielle d'Ivry).

Les indicateurs de la classe 2 500 - 5 000 concernent :

- les autres sections autoroutières (A86 à l'ouest de la N305, A106, A6b de A106 au raccordement avec A6a, section terminale de A6a),
- la N34, la N186 nord et la D42 au Perreux (proximité de l'échangeur avec A86),
- diverses voies assurant le contournement de la presque île de Saint-Maur : la N4 dans Joinville, la D45E et la N4 (à l'est de la D30) dans Champigny, les D29, D33, D185, D60,
- des sections de grandes radiales : la N19 à Boissy-Saint-Léger et au niveau de Bonneuil - Créteil, la N6 dans Villeneuve-Saint-Georges, la N406 au sud-ouest de Créteil, la N7 au nord d'Orly, la D126 dans l'Hay-les-Roses,
- les voies concernées seulement lorsqu'on ne considère que la largeur de chaussée extérieure aux sites propres ou couloirs protégés ; il s'agit notamment de plusieurs tronçons de la N186 (dans Choisy-le-Roi et Créteil) empruntée par le TVM, de la D30 entre Champigny et Saint-Maur (liaison N4 - gare RER de Champigny), de courts tronçons de la D50 à Ivry et de la D61 à Arcueil.

La quasi totalité des infrastructures restantes présente des indicateurs appartenant à la classe 1 000 - 2 500.



---

# **LES CONDITIONS DE CIRCULATION DANS LA ZONE CENTRALE ET LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION**

- 1 - Les conditions de circulation
- 2 - Les projets routiers en cours ou programmés
- 3 - Les perspectives d'évolution



# 1 - Les conditions de circulation

L'analyse des rapports entre le trafic moyen journalier des voies et leur largeur de chaussée a permis d'identifier les sections les plus critiques, pour lesquelles la capacité offerte paraît insuffisante par rapport au volume des flux.

Ces résultats recourent, dans l'ensemble, les données fournies par la Direction Régionale de l'Équipement (Indicateur de niveau de service sur le réseau SIRIUS, Système SYTADIN qui indique l'état du trafic en temps réel en Ile-de-France) et les informations fournies par différents services locaux sur les conditions de circulation dans leur secteur.

## Encombres annuels par axe et par type de jour (heures x kilomètres en 2003)

Axe	Jour ouvrable	Samedi	Dimanche	Total
A104	15 129	219	508	15 856
A106	1 221	10	3	1 234
A10	9 803	1 445	1 285	12 533
A12	8 501	370	481	9 352
A13	25 959	3 405	3 926	33 290
A14	5 814	162	596	6 572
A15	13 126	172	483	13 781
A1	47 457	2 748	5 017	55 222
A3	44 836	3 585	3 514	51 935
A4	75 172	5 521	6 703	87 396
A6	85 333	5 865	9 041	100 239
A86	166 923	10 575	5 819	183 317
N104	25 658	307	791	26 756
N118	20 401	581	1 544	22 526
N286	5 499	139	192	5 830
Total	550 832	35 104	39 903	625 839

Les encombrements les plus importants se rencontrent sur le réseau autoroutier et en particulier sur la rocade A86.

Cette rocade présente en effet 183 317 heures x kilomètres annuels d'encombres, devant l'autoroute A6 (100 239 heures x km) et l'autoroute A4 (87 396 heures x km), le tronçon commun A4 – A86 étant embouteillé plusieurs heures par jour.

L'autoroute A1 (55 222 heures x km) et l'autoroute A3 (51 935 heures x km) viennent ensuite, les deux infrastructures totalisant un nombre d'heures x km annuels (107 157 heures x km) du même ordre de grandeur que celui de l'autoroute A6.

Sur le reste du réseau routier, les encombrements se concentrent sur des axes ou secteurs relativement bien identifiés dans chaque département.

### ■ Ville de Paris

L'artère parisienne la plus encombrée est le Boulevard Périphérique (sections sud et est notamment) où les conditions de circulation sont fortement dégradées pendant plusieurs heures de la journée.

A l'intérieur de la ville, des encombrements perturbent la circulation à différents endroits, malgré la baisse du trafic constatée depuis plusieurs années :

- grandes artères est-ouest : Champs Élysées, Grands Boulevards, quais rive gauche, Boulevard Saint-Germain,
- axe central nord-sud comprenant les Boulevards Saint-Michel et de Sébastopol,
- axes convergeant vers la Place d'Italie (Boulevards Vincent Auriol, Avenue d'Italie, Boulevard de l'Hôpital) et vers le secteur de la gare de Lyon (rue de Lyon, Boulevard Diderot),
- barreaux radiaux menant aux principales portes via les arrondissements périphériques (avenue de la Grande Armée, Boulevard Ornano, rue Belgrand, Cours de Vincennes, Avenue du Général Leclerc).

A noter que les larges couloirs bus protégés accessibles aux vélos aménagés sur certains de ces axes, ainsi que les chantiers importants de la capitale (tramway du Boulevard des Maréchaux en particulier) ont certainement leur part dans les perturbations observées.

### Département des Hauts-de-Seine

Les difficultés de circulation se concentrent principalement :

- le long de la Seine, sur plusieurs sections des départementales D1 et D7 (notamment sur la section Issy-les-Moulineaux – Suresnes qui diffuse le trafic arrivant au Pont de Sèvres par la N118),
- sur les sections terminales des grandes radiales : D17 à Clichy (prolongement de A15), N13 à Neuilly (prolongement de A14), D910 à Sèvres et N10 à Boulogne, N906 à Vanves et à Montrouge,
- sur la D50 aux abords d'Issy les Moulineaux.

### ■ Département de Seine-Saint-Denis

Les encombrements les plus fréquents affectent :

- les ponts donnant accès à la presqu'île de Gennevilliers,
- les voies radiales traversant Saint-Ouen,
- la N2 dans le secteur du Bourget (nombreux camions) et plusieurs axes donnant accès à Paris-Nord II et à Roissy-Sud,
- le pont de Bondy et la N3 dans la traversée de Pavillons-sous-Bois et de Livry-Gargan,
- la D10 et la N370 qui prolongent la courte section de A103 et conduisent à Marne-la-Vallée (Noisy-le-Grand) ; le franchissement de la Marne à Neuilly-sur-Marne semble particulièrement difficile,
- le secteur de la porte de Bagnolet et plusieurs voies convergeant vers le centre de Montreuil, dont la N302.

### ■ Département du Val-de-Marne

Les principales difficultés de circulation concernent :

- plusieurs voies convergeant vers la Place du Général Leclerc au Perreux-sur-Marne, notamment la D42 qui donne accès à l'échangeur de A86,
- plusieurs sections d'itinéraires permettant d'éviter le tronçon saturé A4 - A86 : la N186 de Nogent-sur-Marne à Choisy-le-Roi, la D30 de Champigny-sur-Marne à Créteil (ponts sur la Marne notamment), la N4 à Champigny-sur-Marne, les D33 et D29 à Chennevières, la D60 à Sucy-en-Brie (ces itinéraires de contournement sont notamment très empruntés par les poids lourds),
- la N19 d'Alfortville à Ivry (traversée de la Seine),
- la D64 au niveau d'Orly.



## 2 - Les projets routiers en cours ou programmés

Le principal projet autoroutier en cours est le bouclage souterrain de A86 à l'ouest dont la réalisation est concédée au secteur privé.

Les opérations inscrites au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 sont en effet peu nombreuses car la priorité a été accordée aux projets de transports en commun.



Autoroute A1

Celles-ci se limitent à l'élargissement (et à la couverture) de A1 sur la commune du Blanc-Mesnil et à l'aménagement de deux échangeurs : A14 – A86 à Nanterre et A104 – N2 à Villepinte.

D'autres crédits sont affectés à des déviations d'agglomérations, des opérations de sécurité ou d'atténuation des nuisances sonores, des requalifications urbaines de routes nationales.

A noter que ces requalifications urbaines, qui se traduisent par une réduction de la place dévolue à la voiture, ne vont pas faciliter les conditions de circulation sur certains axes.

Il en est de même du projet de bus Mobilien de la RATP, dont la mise en place va se traduire par la réalisation de tronçons de sites propres protégés sur les lignes concernées.

Le projet Mobilien intéresse aussi bien la banlieue (51 lignes de bus, dont la ligne 171 nouvellement transformée dans les Hauts de Seine), que la Ville de Paris (19 lignes de bus, dont les trois lignes PC et la ligne 38 déjà aménagées).

Dans la Ville de Paris, la place accordée à la voiture va ainsi continuer à se réduire avec :

- l'aménagement de nouveaux sites propres pour autobus accessibles aux vélos, notamment (à court terme) sur les boulevards de Port-Royal et Saint-Marcel (dans le prolongement de celui inauguré récemment boulevard du Montparnasse), l'avenue des Gobelins et la rue Gay Lussac,
- la mise en place du tramway sur les boulevards des Maréchaux,
- le développement des mesures en faveur des circulations douces : espaces civilisés, quartiers verts.

La voirie ordinaire des trois départements de la Petite Couronne fait cependant l'objet d'un certain nombre de projets, en cours ou programmés, financés par les Conseils Généraux ; quelques unes de ces opérations bénéficient également de crédits du Contrat de plan État – Région 2000-2006.

Dans le département des Hauts-de-Seine, il s'agit essentiellement de :

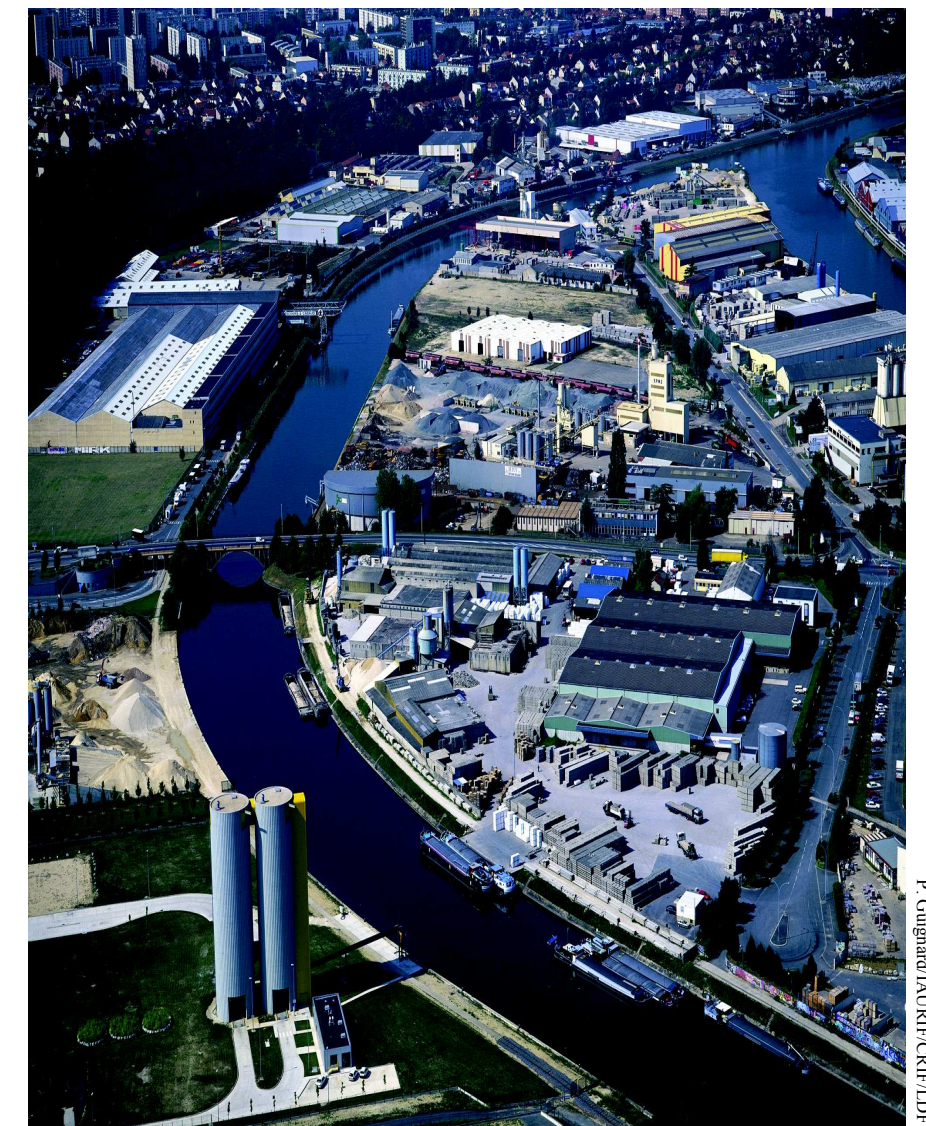
- l'élargissement de la D7, de Paris au pont de Suresnes, et de la D1 du pont de Billancourt au pont de Sèvres (secteur des terrains Renault),
- la déviation de la D50 à Issy-les-Moulineaux,
- la déviation de Clichy,
- la transformation du circulaire de la Défense en boulevard urbain.

Dans le département de Seine-Saint-Denis, il s'agit surtout de barreaux locaux destinés à connecter certains axes :

- prolongements de la D28 sur Pierrefitte-sur-Seine au nord et vers Saint-Denis au sud,
- voie nouvelle entre la D29 et la D26 à Stains,
- bouclage de la D40N sur le territoire du Tremblay-en-France,
- voies nouvelles entre la D44 et la N3 à Vaujours et entre la D129 et la D 44 à Livry-Gargan,
- voie de contournement entre la D20 et la D115 à Pantin,
- voie nouvelle entre la D30 et la D301 à Rosny-sous-Bois.

Dans le département du Val-de-Marne, il s'agit d'opérations diverses, (désenclavement, franchissement de coupure, déviation d'agglomération), sous forme notamment de barreaux transversaux :

- réaménagement de la D45 E à Champigny-sur-Marne et voie nouvelle entre A4 et la N4 (désenclavement des activités de Villiers et Champigny-sur-Marne),
- prolongement de la N406 (amélioration de l'accessibilité au port de Bonneuil),
- déviation de la N19 à Boissy-Saint-Léger,
- déviation de la D29 à Valenton et à Limeil-Brevannes,
- voie nouvelle entre la D60 et la D94 (liaison Créteil – Valenton),
- déviation de la D38 à Villeneuve-Saint-Georges (désenclavement du triage),
- voie nouvelle Alfortville - Vitry (traversée de la Seine et des voies ferrées),
- liaison D64 – A86 (désenclavement de la SENIA à Orly),
- aménagement du Boulevard de Chevilly à Chevilly-la-Rue.



La D30 dans la traversée du Port de Bonneuil



**ZONE CENTRALE**  
 Projets routiers et densité de trafic en 2002 (2003 pour Paris)





### 3 - Les perspectives d'évolution

Il y a tout lieu de croire que les évolutions du trafic routier constatées au cours de ces dernières années vont continuer, voire s'amplifier.

La poursuite de la politique de dissuasion de l'usage de l'automobile dans Paris va inciter de plus en plus d'usagers à abandonner leur véhicule ou à éviter la capitale.

Le trafic automobile devrait donc continuer à baisser dans Paris et, dans une moindre mesure, sur les grandes radiales, surtout si l'emploi parisien poursuit son recul.

Le poids de la ville de Paris pourrait diminuer par rapport à celui du reste de l'agglomération, d'autant que la banlieue est appelée à accueillir de plus en plus d'emplois, de commerces, d'équipements.

Le développement de la banlieue concerne les pôles de la grande couronne, mais aussi la zone dense où d'anciens sites industriels et de grandes emprises publiques se reconvertissent pour accueillir de nouvelles fonctions, notamment tertiaires, commerciales et résidentielles. Cette évolution concerne principalement la couronne autour du périphérique et les « secteurs stratégiques » définis au Schéma Directeur de 1994 (cf. étude IAURIF en cours « Développement urbain et maillage des transports en commun dans l'agglomération centrale »).

Parmi les principaux secteurs de développement figurent :

- le pôle de la Défense élargi aux quartiers environnants (120 000 emplois en 1999, 160 000 emplois en 2007) et, à moyen terme (2 010), le projet Seine-Arche qui assurera le prolongement de l'axe historique de Paris jusqu'à la Seine : 205 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 290 000 m<sup>2</sup> de logements, 140 000 m<sup>2</sup> d'équipements, dont un centre commercial près du futur pôle multimodal de Nanterre-Université (28 000 m<sup>2</sup> de surface de vente dont un hypermarché et 8 000 à 9 000 m<sup>2</sup> de loisirs),
- la Plaine-Saint-Denis dans le prolongement de Paris – Nord-Est, où près de 150 ha d'opérations publiques d'aménagement sont en voie d'achèvement, en cours ou programmés ; cela représente environ 270 000 m<sup>2</sup> de logements et plus de 840 000 m<sup>2</sup> d'activités de bureaux ou de commerces, dont un centre commercial régional de 42 000 m<sup>2</sup> à Aubervilliers (livraison en 2008),

- Seine-Amont, dans le prolongement de Paris – Rive-Gauche, où les principaux secteurs de projets se situent à Ivry, avec 400 000 m<sup>2</sup> de construction en cours orientés vers l'accueil de bureaux, d'hôtels, d'équipements commerciaux et de logements ; quelques projets d'aménagement sont également bien engagés dans le secteur Seine-Amont sud, notamment à Vitry (ZAC du Port à l'Anglais), Choisy-le-Roi (ZAC du Port), Alfortville (ZAC Val de Seine),
- le Val-de-Seine, au sud-ouest de Paris, avec Issy-les-Moulineaux qui connaît une très forte croissance de l'emploi et de la population (à l'horizon 2008, 160 ha auront muté en 20 ans) et les communes de Boulogne-Billancourt et de Meudon qui focalisent leur développement sur les 80 ha environ des terrains Renault (960 000 m<sup>2</sup> de SHON à Boulogne-Billancourt, dont 50% de logements, 25% de bureaux, et 25% d'équipements et, sur le Bas Meudon, 45 000 m<sup>2</sup> de bureaux et d'équipements et 15 000 m<sup>2</sup> d'habitat).

Entre ces grands pôles, s'insèrent des pôles secondaires (Clichy – Saint-Ouen, Montrouge – Arcueil, Bas Montreuil) tandis que :

- d'autres pôles se renforcent (ou vont se renforcer) le long de A86 : Gennevilliers – Villeneuve-la-Garenne, Créteil – Val-de-Fontenay – Rosny-sous-Bois, Orly – Rungis, Vélizy – Le Plessis-Robinson,
- la construction se développe de façon diffuse sur l'ensemble de la couronne dense.

Tous ces développements urbains vont accentuer la croissance déjà forte des déplacements de banlieue en banlieue.

La part du mode routier étant très élevée (81% des déplacements mécanisés) sur ce type de liaison, faute d'un maillage efficace du réseau de transports en commun, la pression qui s'exerce sur les deux rocades autoroutières (A86 et La Francilienne) et sur la voirie locale transversale va être de plus en plus forte.

La rocade A86, déjà très encombrée va être particulièrement sollicitée ; elle joue un rôle de plus en plus vital pour le fonctionnement de l'agglomération, comparable à celui joué par le Boulevard Périphérique pour la Ville de Paris.



Voie Express Rive Droite dans les Hauts de Seine

Il semble donc que, face à ces évolutions prévisibles de la circulation routière, le développement durable de la zone dense passe par :

- la préservation de la capacité de la rocade A86, en élargissant les sections à deux voies et en dédoublant les troncs communs, en particulier celui avec l'autoroute A4 totalement saturé ; la congestion de ce tronçon se traduit par un report de trafic, notamment d'un trafic de poids lourds, sur la voirie locale environnante dont les conditions de circulation sont très perturbées,
- un maillage performant des réseaux de transports en commun radiaux (métro, chemin de fer) au niveau de la proche banlieue ; seul un métro de rocade s'affranchissant des difficultés d'insertion dans la voirie transversale et offrant une vitesse commerciale élevée (40 km/h), peut détourner un nombre significatif d'usagers de la route vers les transports en commun, tout en accompagnant le développement des nombreux projets urbains.



**ZONE CENTRALE**  
 Projets urbains et croissance du trafic routier  
 entre 1998 et 2002 (entre 2000 et 2003 pour Paris)

