

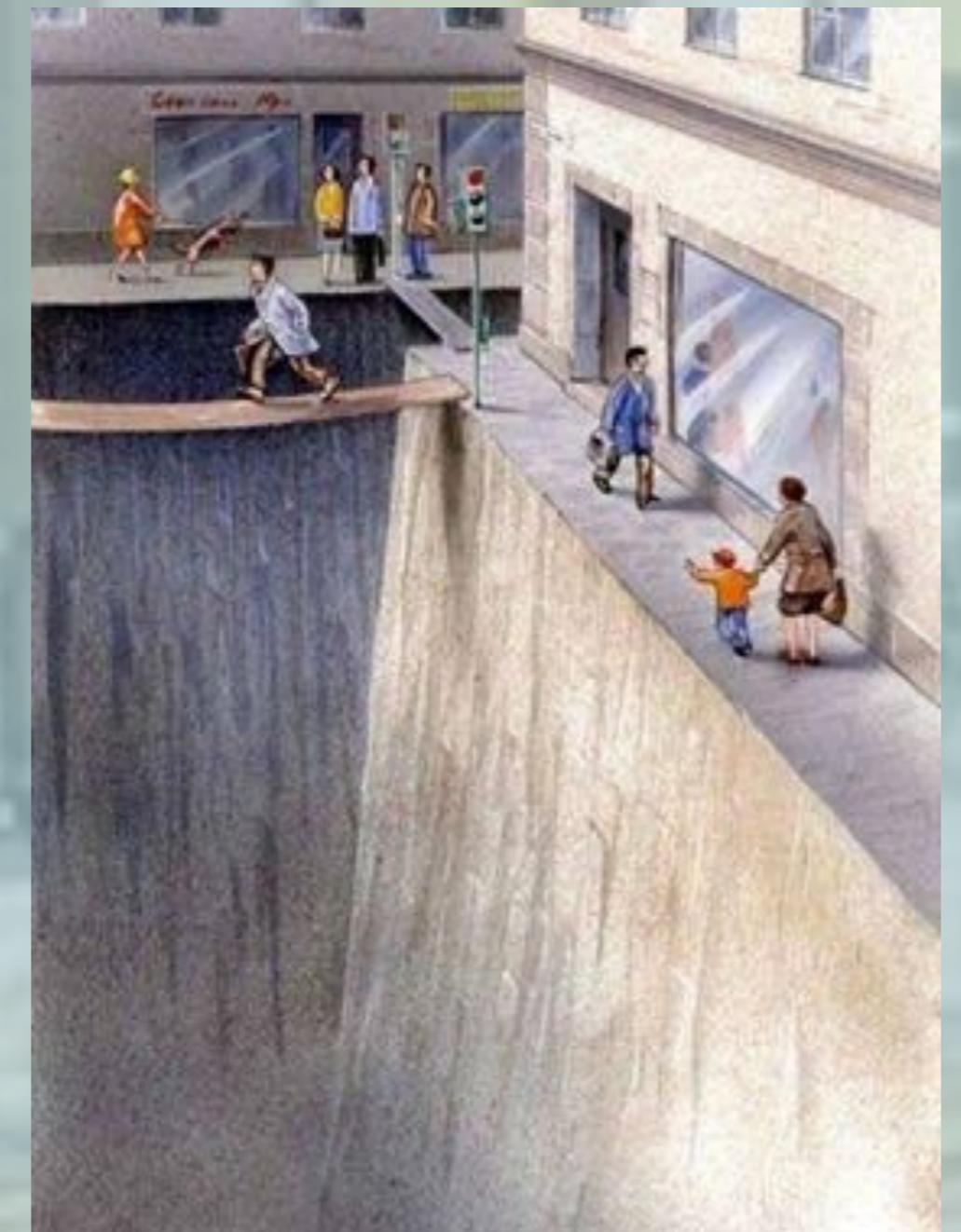
## Projet N°8

## L'EMPRISE DES VÉHICULES PERSONNELS SUR LES VILLES

France D'AGRAN, Florent DUPONT, Julien LAVAL,  
Zhaoming LIANG, Bérénice SINOPOLI-PAL

## INTRODUCTION

A l'approche des élections municipales, le débat sur la voiture se fait ardent. "Peut-on imaginer un Paris sans voitures dans quelques années ?" Anne HIDALGO répond "C'est ce vers quoi on va". Certains considèrent donc sa politique de la mobilité comme étant "anti-voiture". Ce qui unit néanmoins la plupart des candidats, c'est la volonté de redonner aux autres moyens de locomotion leurs places, en passant de la ville dessinée par la voiture à la voiture qui s'adapte à la ville.



En effet, depuis son invention la voiture a participé à structurer le territoire. Mais aujourd'hui, plutôt que de connecter et relier les différents espaces du tissu urbain, les infrastructures du transport routier séparent. De plus, la voiture produit des nuisances de pollutions sonores et atmosphériques, met en danger les autres usagers et touche l'esthétique de la ville. Les autres acteurs tentent donc de se réapproprier la ville mais cela induit de nouvelles tensions dans un espace déjà sous pression.

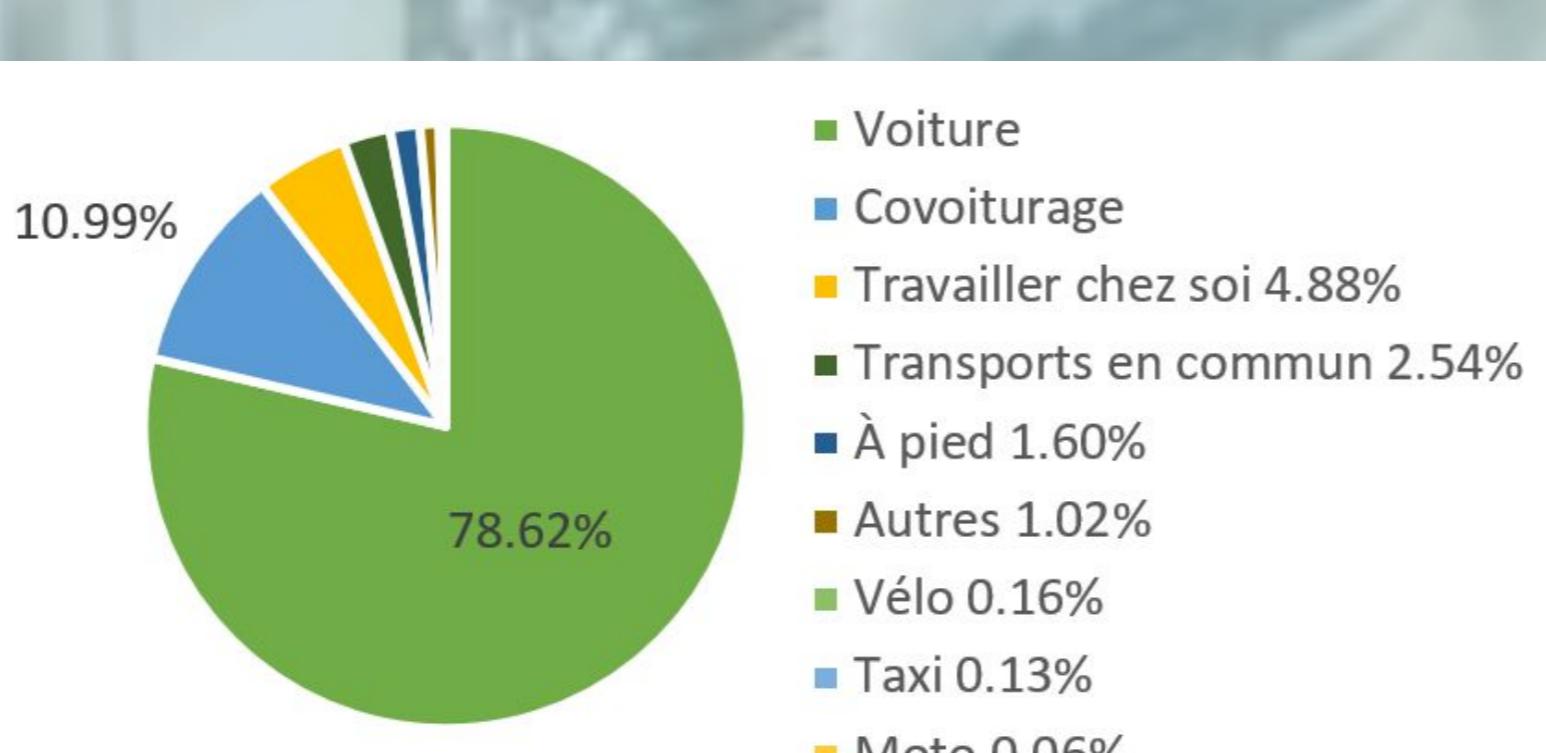
**Quelles sont les différentes stratégies pour réduire l'empreinte de la voiture sur la ville de Paris sans renforcer les inégalités sociales et spatiales déjà présentes ?**

## COMPARAISON DALLAS-PARIS

## Situation générale à Dallas

## ◆ Une ville étendue

- Dallas est une grande ville : 1.3M d'habitants
- Une surface importante : 999,3 km<sup>2</sup>, c'est 9.5 fois Paris
- Faible densité d'habitants : 1300 hab/km<sup>2</sup>



Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail

## ◆ Des routes en grande quantité

- il y a un grand réseau routier pour relier la ville, très étendue
- Le rapport des surfaces trottoir/route n'est que de 14,5%.

## ◆ Une forte propension à utiliser la voiture

- notamment pour aller travailler (voir graphique à droite)

## Comparaison Dallas-Paris

## - Densité de la population (pour l'agglomération) :

Dallas 254 hab/km<sup>2</sup> vs. Paris 3700 hab/km<sup>2</sup>

## + Routes :

Dallas 9065 km vs. Paris 6500 km

## - Transports en commun :

4 lignes de métro vs. 16 métros + 9 Trams + RERs

## - Pistes cyclables :

10 km dans la rue + 40 km pistes spécialisées vs. 750 km de pistes cyclables/couloirs de bus accessibles

## + Surface de la chaussée réservée aux voitures :

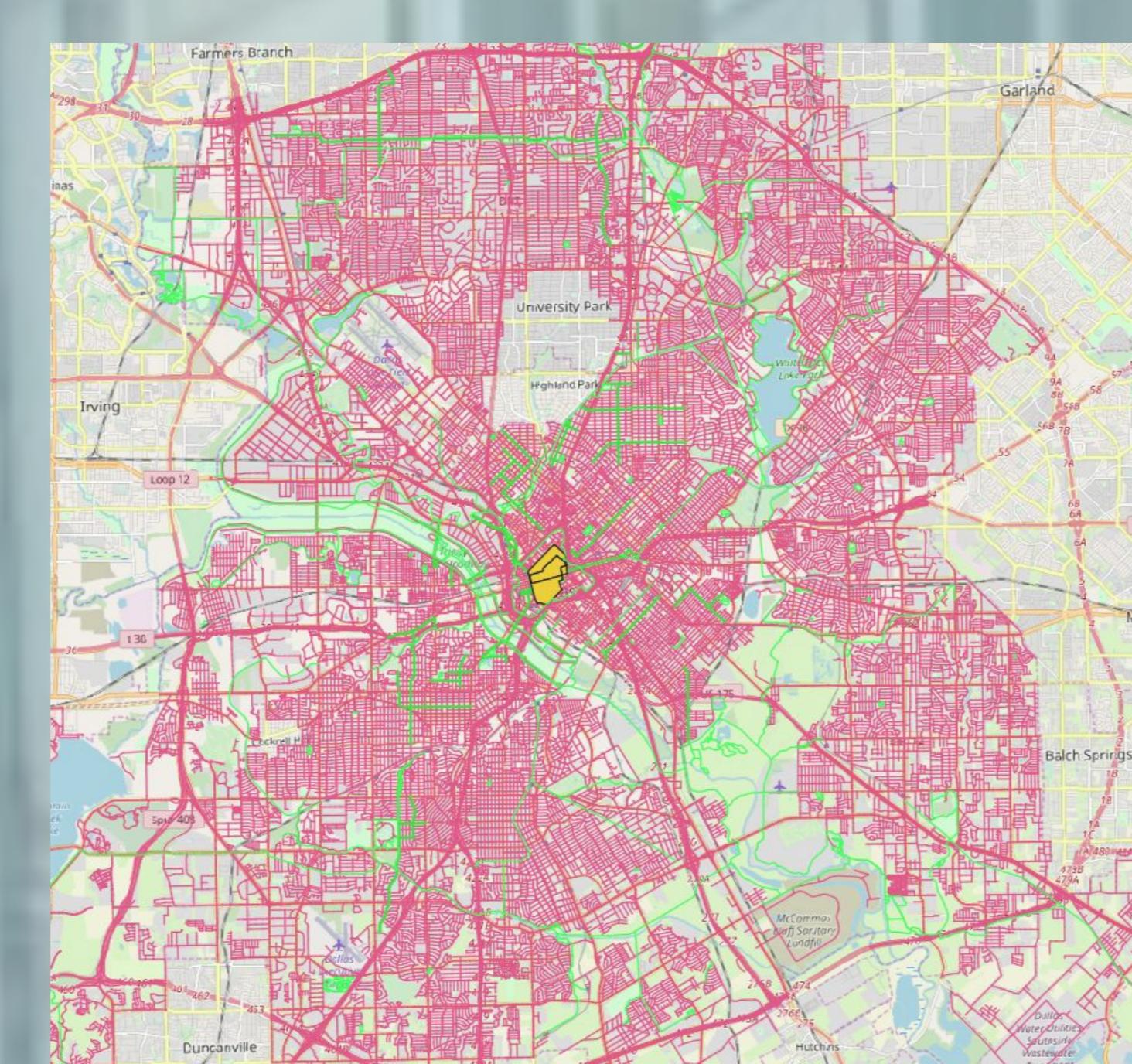
Dallas 85.45% vs. Paris 59%

## ◆ Dallas: ville pas adaptée aux piétons

- Cercle vicieux : ville étendue - distance prolongée - transports en commun insuffisants - plus de voitures - nouvelles routes construites - ville étendue

## ◆ Paris: plus de mesures prises

- Vélo pourrait devenir plus populaire, montré par la situation pendant les grèves
- Vignettes Crit'Air : empêcher les véhicules les plus polluants d'entrer dans Paris



Routes (rouge), pistes cyclables (vert) et zones piétonnes (jaune) à Dallas



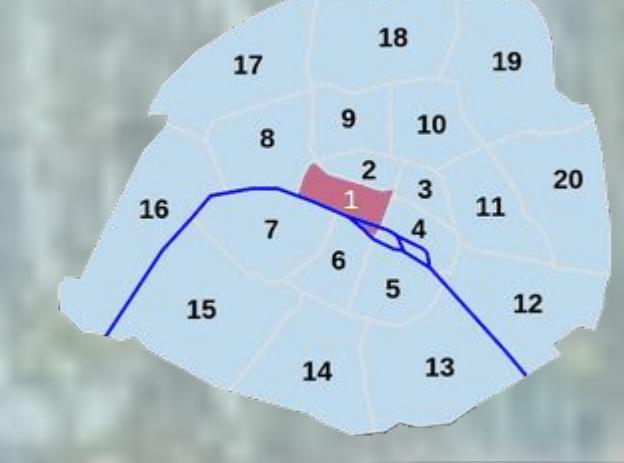
Vignettes Crit'Air

## ÉTUDE DE CAS - PARIS

## La place de la voiture à Paris

## ◆ Quelques chiffres

- Une petite surface (105km<sup>2</sup>) et une forte densité d'habitants (21000 hab/km<sup>2</sup>)
- Vitesse moyenne en voiture à Paris : 15,2 km/h.
- Surface totale des places de stationnement : 199 hectares. C'est plus que la surface du 1er arrondissement (183 hectares) !
- 59% de la surface de la chaussée est réservée aux voitures



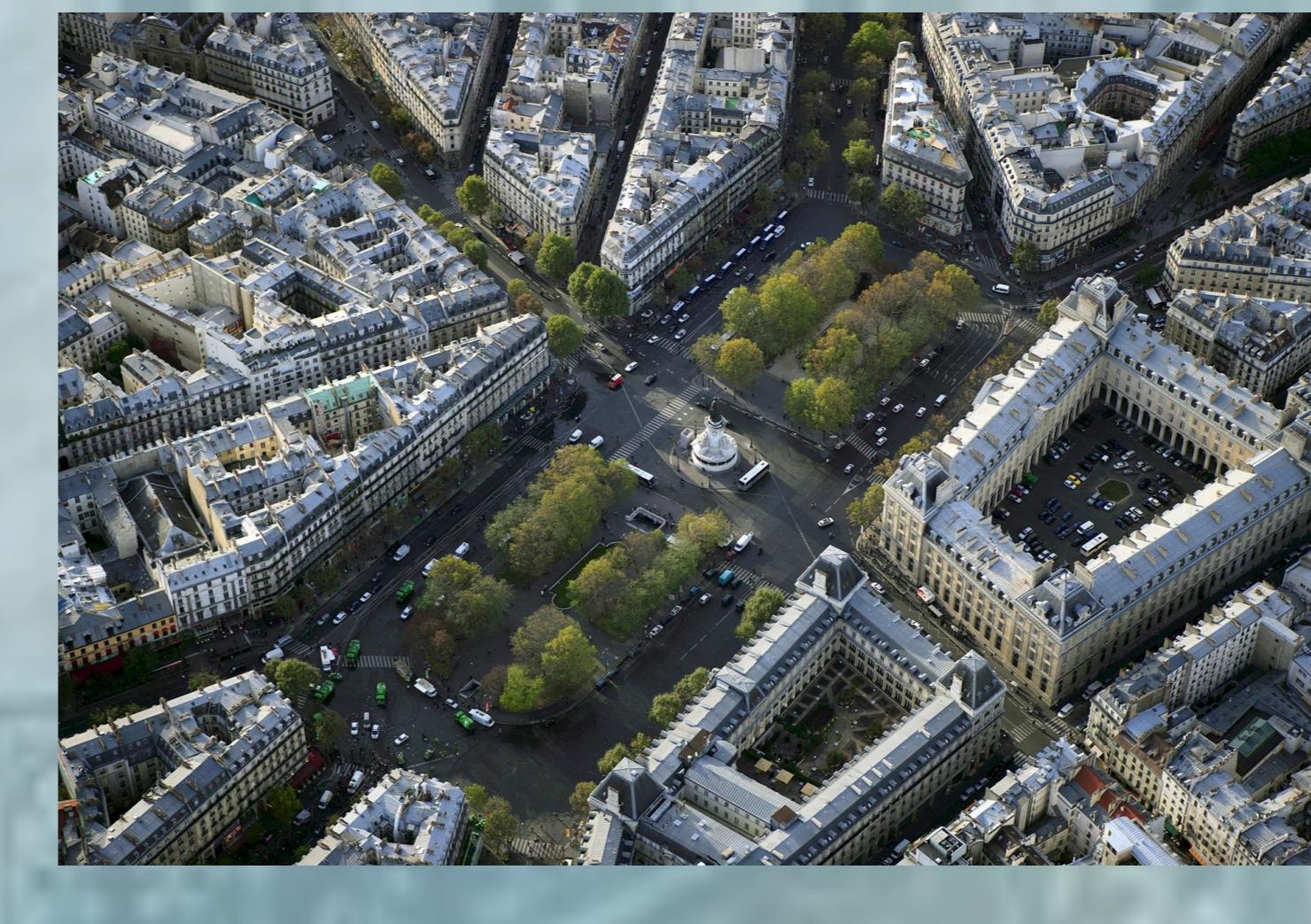
## ◆ Le bruit des voitures à Paris

- 1,74 millions de Franciliens vivent dans une zone où le Lden (indicateur d'exposition au bruit jour-soir-nuit) est supérieur à 68 dB(A), valeur limite prise par la France.
- L'objectif de l'OMS est d'avoir un Lden < 53 dB(A). Seulement 15% des Franciliens vivent dans une telle zone



## Un exemple d'aménagement: la Place de la République

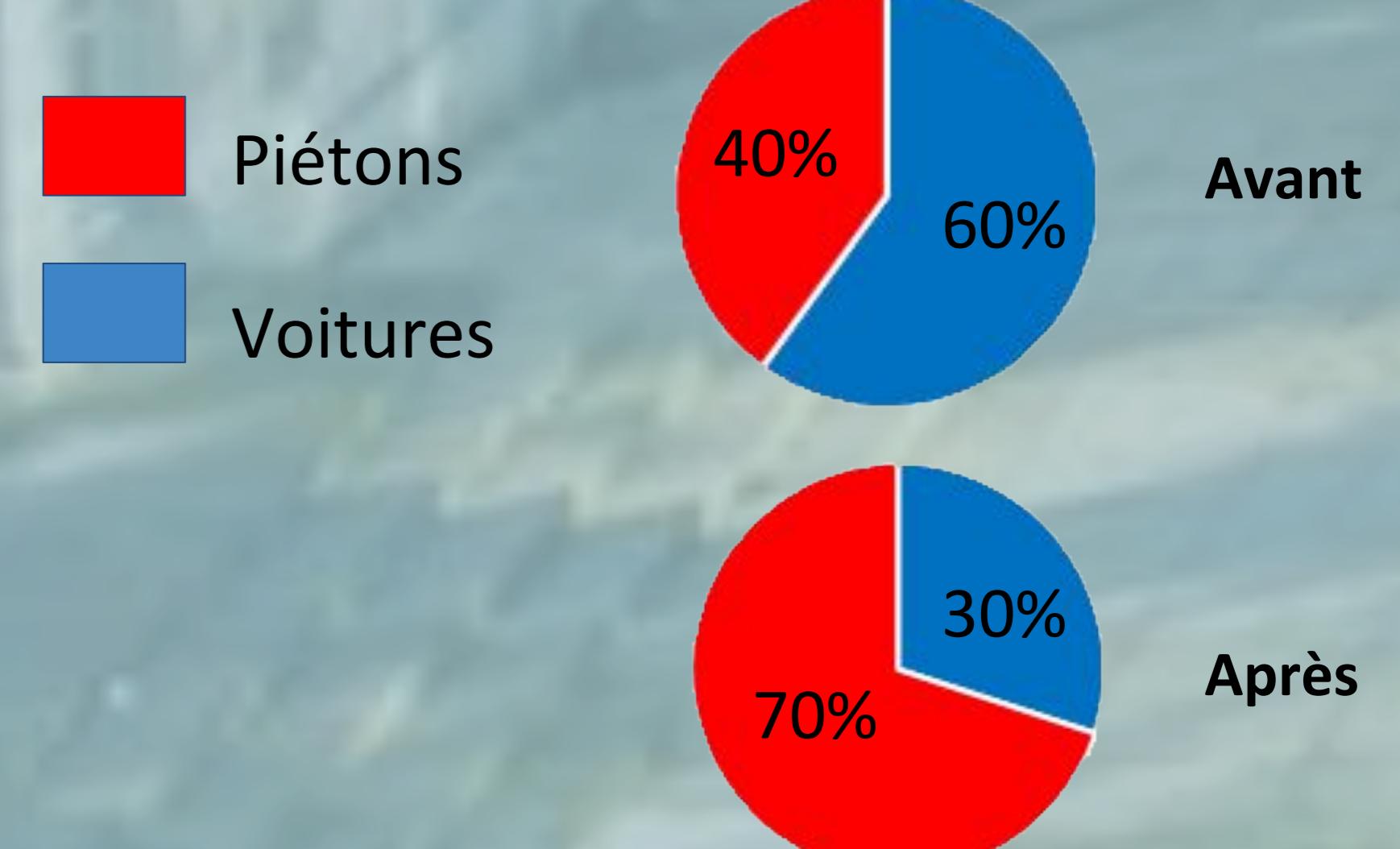
La place de la République a été rénovée de 2011 à 2013 pour la rendre plus agréable et praticable pour les piétons.



Avant



Après



La répartition de l'espace sur la place

## ◆ Bilan de la rénovation

Le bilan de la rénovation est plutôt positif. Les parisiens se sont réappropriés l'espace mis à leur disposition. La place est ainsi devenue un lieu d'expression lors de manifestations (Nuit Debout, 2016) ou un mémorial et lieu de recueillement après les attentats de 2015.

## POUR ALLER PLUS LOIN

## ◆ Solutions à Londres

- Taxe de pollution jusqu'à 28€ par jour pour accéder à l'ultra-centre
- Réduction du trafic de 9%
- Poids financier supplémentaire pour les PME
- Zone à accès limité devrait grandir dans les années à venir

## ◆ "Paris en Commun"

- Slogan de Mme. HIDALGO
- Campagne "vert RATP"
- N'améliore pas la qualité de vie des quartiers centraux en empêchant les banlieues d'y accéder
- Transformation à travers la voiture électrique
- Apparition de voitures plus petites propres et son intégration dans l'intermodalité



## ◆ Et ... Empreinte de la ville sur la voiture ?

