3

LUTTER CONTRE LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

Déplacements

Aulnay-sous-Bois bénéficie d'une bonne connexion au réseau de transports en commun francilien. Toutefois, malgré sa densité, celui-ci ne semble pas proposer une alternative compétitive à la voiture individuelle. Les trois-quarts des ménages aulnaysiens possèdent une voiture et le parc automobile s'accroit de 800 nouveaux véhicules chaque année. Réduire la pollution et les nuisances engendrées par l'automobile constitue donc un enjeu important d'une politique de développement durable, surtout si les nouveaux réseaux de déplacements permettent, dans le même temps, d'améliorer la cohésion sociale du territoire.

1. Une excellente desserte routière qui encourage les déplacements en voiture

Le territoire est bien desservi par les infrastructures routières, ce qui explique en grande partie que les déplacements domicile-travail des Aulnaysiens s'effectuent principalement en voiture. Réduire la dépendance à l'automobile est bien sûr un enjeu pour réduire l'émission de gaz à effet de serre.

RESEAU ROUTIER AULNAYSIEN

Un territoire bien desservi, une zone de transit

Les zones d'activités du Nord de la commune sont facilement accessibles par la route (A1, A4 et A104 notamment), surtout pour les personnes qui travaillent à Aulnay-sous-Bois sans y résider. L'étude de trafic réalisée à l'occasion du PLU relève notamment une forte concentration des flux de trafic au Nord de la ville, dans le secteur du Vieux Pays (RD 115) et autour des établissements scolaires.

Cette bonne desserte routière est, certes, un avantage, en matière économique. Elle l'est évidemment moins, au regard du développement durable. Ainsi, plus de 35 000 véhicules/jours transitent notamment par les axes majeurs (la RN 2 et RN 370), ce qui représente une source importante de pollution, de bruit … et d'accidents de la route (néanmoins en baisse de 50% entre 2001 et 2009).

Autoroute

Réseau principal

Réseau secondaire

Source : ETIK-PRESSE d'après le PLU

Déplacements

Distance domicile-travail : une situation paradoxale…

Les actifs Aulnaysiens disposent de nombreux emplois à proximité de leur domicile. Néanmoins, seuls 28 % d'entre eux travaillent sur la commune. C'est un chiffre supérieur à la moyenne départementale (22 %), mais qui reste peu élevé au regard des caractéristiques du bassin d'emploi.

De plus, on remarque que les actifs qui travaillent sur la commune se déplacent principalement en utilisant des transports motorisés : parmi ces actifs, 48 % effectuent leurs déplacements domicile – travail en voiture, fourgonnette ou camion, ce qui est nettement supérieur à la proportion observée sur le département (33 %).

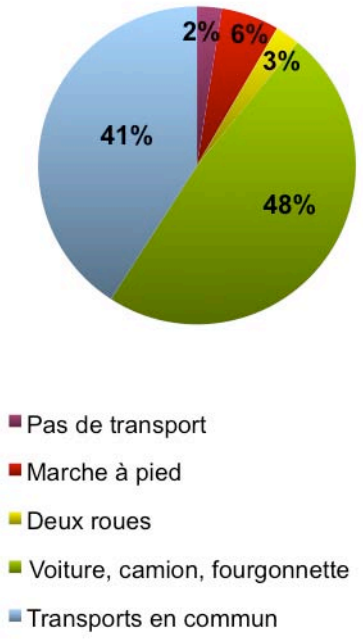
23 % des actifs travaillant sur Aulnay utilisent, pour leur part, les transports en commun (contre 26 % au niveau du département), et 18 % la marche à pied (24,8 % en Seine-Saint-Denis).

Le constat est donc doublement paradoxal :

1. Les Aulnaysiens travaillant dans leur commune utilisent moins les transports en commun que ceux qui, travaillant à l'extérieur, pourraient davantage être tentés de prendre leur voiture (23 % contre 49,3 %), ce qui s'explique en partie par un réseau routier bien développé mais un réseau de transport en commun en étoile, centralisé sur la gare RER.

2. Les Aulnaysiens travaillant en dehors de la commune utilisent davantage leur voiture que l'ensemble des actifs de Seine-Saint-Denis, alors que la commune d'Aulnay est plutôt mieux desservie par les transports en commun que la moyenne des communes du département.

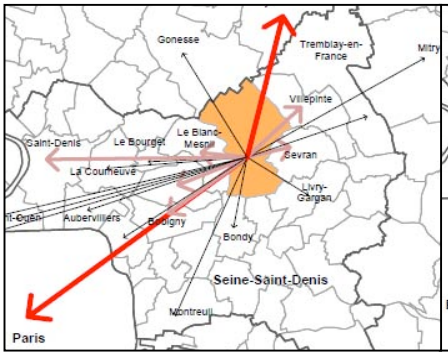
MOYEN DE TRANSPORT UTILISE PAR LES AULNAYSIENS POUR SE RENDRE SUR LEUR LIEU DE TRAVAIL



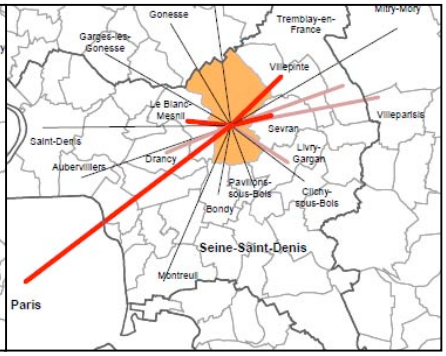
Source : INSEE RP 2006

Les actifs qui travaillent en dehors de la commune (72 % des actifs aulnaysiens soit 23 300 personnes) sont 49,3 % à utiliser les transports en commun (54% au niveau du département), et 47 % la voiture (contre 23,6 % au niveau du département). (Source : INSEE RP 2006).

DESTINATIONS DES ACTIFS AULNAYSIENS



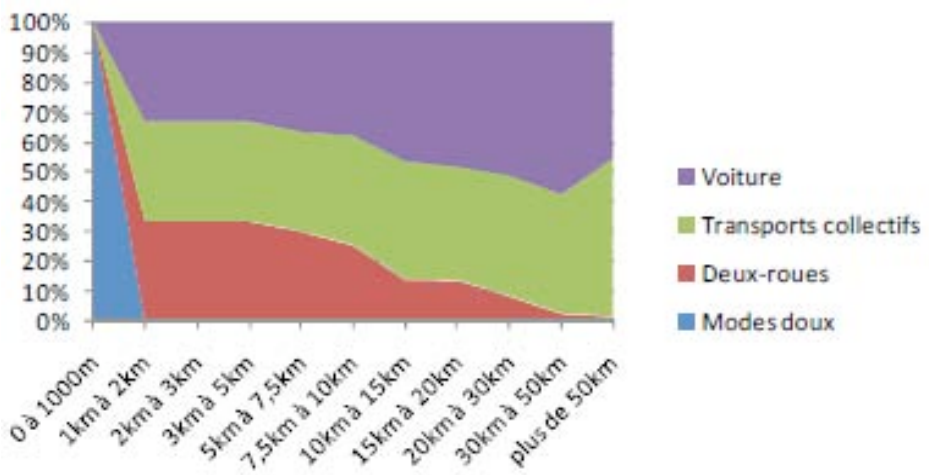
PROVENANCE DES ACTIFS VENANT TRAVAILLER A AULNAY-SOUS-BOIS



Source : PLU

Déplacements

PARTS MODALES SELON LA DISTANCE PARCOURUE - MOTIF TRAVAIL



Source : Fiches énergie-climat, Conseil Général 93

Trois ménages aulnaysiens sur quatre possèdent une voiture, une proportion nettement supérieure à celle observée au niveau départemental (65 %). Chaque année, le parc automobile aulnaysien s'accroît de 800 véhicules supplémentaires.

... pour une pollution non négligeable

Le bilan des fiches Energie-climat réalisées par le département montre qu'à Aulnay-sous-Bois, les déplacements pour se rendre au travail sont responsables à eux seuls de 42 % des émissions de gaz à effet de serre, contre 36 % en moyenne dans le département.

Partage

Les membres du Forum 21, réunis en ateliers, ont souligné les points suivants.

La bonne accessibilité du territoire est une source d'attractivité (autoroute, RER B), notamment pour les entreprises. Toutefois, les infrastructures routières et ferroviaires génèrent d'importantes ruptures dans les continuités urbaines. La voie ferrée constitue ainsi une véritable coupure physique qui limite les déplacements doux, avec notamment des traversées de ponts encore peu sécurisées (CD 115). Plus globalement, ces différentes ruptures ne facilitent pas les liaisons inter-quartiers. La ville semble donc coupée en trois entités distinctes par les infrastructures de transport (au Sud du RER – entre la RN2 et le RER – au Nord).

2. Mieux adapter le réseau de transport en commun

La prépondérance de l'automobile est d'autant plus surprenante que le réseau de transport en commun est particulièrement dense. En moins de 20 minutes, les Aulnaysiens peuvent rejoindre le centre de Paris et les grands pôles de vie du territoire sont bien desservis. Pourtant, le réseau présente des faiblesses. La réorganisation des lignes de bus, commencée en 2009, pourrait y remédier.

Un réseau dense, centré sur la gare du RER B

Aulnay-sous-Bois bénéficie d'une excellente desserte ferroviaire (Ligne K du Transillien, tram-train T4, RER B à Aulnay-sous-Bois et Villepinte). Grâce au RER B, les Aulnaysiens peuvent se rendre à Châtelet - Les Halles et à Roissy-Charles de Gaulle en moins de 20 minutes.

COUVERTURE DU TERRITOIRE AULNAYSIEN PAR LES MOYENS DE TRANSPORT ALTERNATIFS A LA VOITURE

Source : ETIK-PRESSE

Déplacements

La quasi-totalité des zones de vie (les zones où travailler, se distraire, s'éduquer, consommer, etc.) sont desservies par les transports en commun. Le territoire Aulnaysien est particulièrement bien maillé par le réseau de bus, mais centré sur la gare RER (carte ci-dessus).

En moyenne, 2 000 bus circulent quotidiennement durant la semaine. Cette fréquence tombe cependant à 1 000 bus/jour le samedi et 500 les dimanches et jours fériés. De 1h00 à 4h30, un Noctilien (N140) passe toutes les heures. La station « gare RER » représente à elle seule un tiers des 62 700 montées / descentes quotidiennes recensées sur le réseau de bus (Source : PLU).

Des faiblesses identifiées, des actions en cours

Le vieillissement du RER B est cause de pannes et disfonctionnements qui ralentissent régulièrement le trafic.

Bien que très dense, le réseau de bus souffre également de plusieurs lacunes que la réorganisation des lignes de bus, débutée en 2009, tente de combler.

Cette réorganisation poursuit les objectifs suivants :

- Mieux desservir les zones d'activités (La Fosse à la Barbière, les Garennes, O'Parinor et Chanteloup) ;

- Améliorer les liaisons intermodales en reliant au maximum les terminaux de bus à des transports « lourds » (RER ou tram-train) ;

- Assurer la desserte de l'ensemble du territoire. Certains quartiers souffrent en effet d'une offre insuffisante en transports en commun. Le quartier du Gros Saule n'est pas desservi le week-end, le quartier Prévoyants - le Parc n'est relié que par une seule ligne de bus ;

- Réduire le risque de saturation de certaines lignes de bus, en particulier les lignes 15, 613, 615 et 617 qui représentent à elles seules 60 % des montées / descentes de la commune.

Par ailleurs, des problèmes de sécurité dans les bus contraignent les chauffeurs à modifier les trajets nocturnes pour éviter certains quartiers (voir la fiche Gouvernance et citoyenneté).

SCHEMA MULTI MODAL DES DEPLACEMENTS

Autoroute
Route principale
Route secondaire
Connexion au réseau de transport en commun
Centre ville
Zone d'habitation
Zone verte

Source : PLU

Un contrat de pôle gare

La gare d'Aulnay-sous-Bois réunit la majorité des moyens de transport de la commune : en plus du RER B et du Tram-Train 4, 14 lignes de bus et 2 pistes cyclables s'y rejoignent. Deux parkings relais (488 places à la gare et 375 au marché) et des stations de taxis viennent compléter l'offre de transport offerte aux Aulnaysiens.

Une requalification de la gare est en cours afin de corriger les disfonctionnements du pôle (manque d'accessibilité, conflits d'usages entre les différents modes de transport…) et de faciliter le passage d'un mode de transport à un autre (intermodalité).

Déplacements

A terme, cette réorganisation permettra aux Aulnaysiens de circuler plus facilement, notamment entre le Nord et le Sud de la voie ferrée, et d'encourager les déplacements en transport en commun, ce qui constitue une véritable opportunité au regard du développement durable.

Chantier emblématique du Grand Paris, une station du Métrophérique pourrait également voir le jour à Aulnay-sous-Bois. L'emplacement envisagé serait le rond-point de l'Europe, dans le Nord-est de la ville. Aucune date n'est cependant annoncée pour son éventuelle réalisation.

Des projets de liaisons de transport en commun

La liaison Villepinte – Villiers le Bel, via Gonesse, pourrait voir le jour à moyen terme. Dans l'attente d'une future liaison ferrée, le comité de pilotage « Plan Espoir Banlieue » (le 5/01/10) a décidé de mettre en place un service de bus provisoire, qui pourrait entrer en activité en 2013.

Le débranchement du T4 vers Clichy-Montfermeil (2015) a également été acté lors du comité de pilotage du Plan Espoir Banlieue du 5/01/10. La mise en service de cette ligne pourrait intervenir en 2015, suite aux études préliminaires.

La modernisation du RER B (2009-2014) vise à améliorer le confort des voyageurs (rames rénovées) et à renforcer la fiabilité des circulations avec un train toutes les 3 minutes aux heures de pointe pour la section Aulnay-sous-Bois-Paris.

Dans le cadre du Grand Paris, le projet de la « double boucle », concerne directement le secteur Nord d'Aulnay-sous-Bois avec une mise en circulation envisagée pour 2023 pour l'ensemble de l'infrastructure.

Partage

Les membres du Forum 21, réunis en ateliers, ont souligné les points suivants.

Bien que le trafic automobile soit saturé aux heures de pointe dans certains secteurs et notamment au rond-point de l'Europe, les transports en commun restent peu compétitifs pour des déplacements à l'intérieur de la commune, notamment en raison d'une tarification peu incitative.

3. Concilier l'automobile avec les autres modes de transport

En parallèle des efforts engagés pour améliorer les transports en commun, la Ville souhaite concilier déplacements doux et circulation automobile. Cela passe par une définition claire des espaces réservés à la voiture et par une meilleure organisation des autres modes de déplacements.

Préserver le centre-ville du trafic automobile de transit

Les autoroutes et routes principales de la ville ont pour fonction de détourner les principaux flux automobiles des zones d'habitation et du centre ville. Des rues secondaires (RD 115, RD 44…) doivent permettre d'accéder aux différents quartiers, à la fois en voiture, en transports en commun, et en modes de déplacements doux.

Les rues plus petites doivent, quant à elle, favoriser les modes de déplacement doux et la vie de quartier. La vitesse y est réduite, par la mise en place de « zones 30 » : ces dernières représentent un quart du réseau routier local (46 km).

Une volonté de contenir l'espace dédié à la voiture grâce à une politique de stationnement adaptée

Depuis trente ans, environ 800 nouveaux véhicules personnels font leur apparition chaque année à Aulnay-sous-Bois. Dès lors, les difficultés de stationnement s'accumulent dans une ville qui n'a pas été conçue pour absorber un tel nombre de véhicules : en 2006, les 40 000 voitures aulnaysiennes mises bout à bout représentaient un linéaire de 160 km, contre 180 km de voiries.

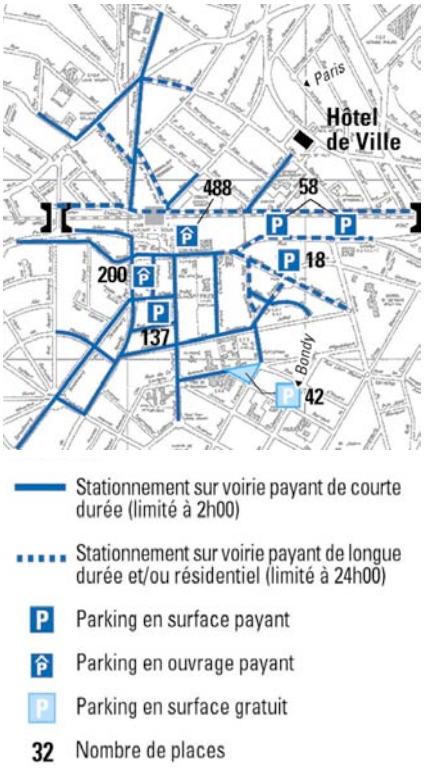
Les difficultés de stationnement sont particulièrement visibles aux alentours de la gare, ainsi que dans les secteurs de grands ensembles. Les trottoirs sont souvent occupés par des stationnements abusifs, ce qui gène les déplacements des personnes à mobilité réduite, et des parents avec poussette.

Dans les parkings du centre-ville, la première heure est gratuite ce qui permet de réduire le stationnement en extérieur.

La municipalité souhaite, de surcroît, limiter les stationnements de courte durée aux rues commerçantes et revoir les modalités de stationnement résidentiel dans la zone réglementée, afin d'inciter les Aulnaysiens à laisser leur voiture en stationnement et à emprunter d'autres modes de transport.

Cette préoccupation va bien sûr dans le sens du développement durable.

STATIONNEMENT EN CENTRE VILLE EN 2004



Source : PLU

4. Développer les circulations douces

Le vélo est un moyen de transport compétitif pour les petits trajets. Pour développer les transports doux, il est donc important de permettre aux habitants de se déplacer « proprement », dans des conditions de sécurité et de confort.

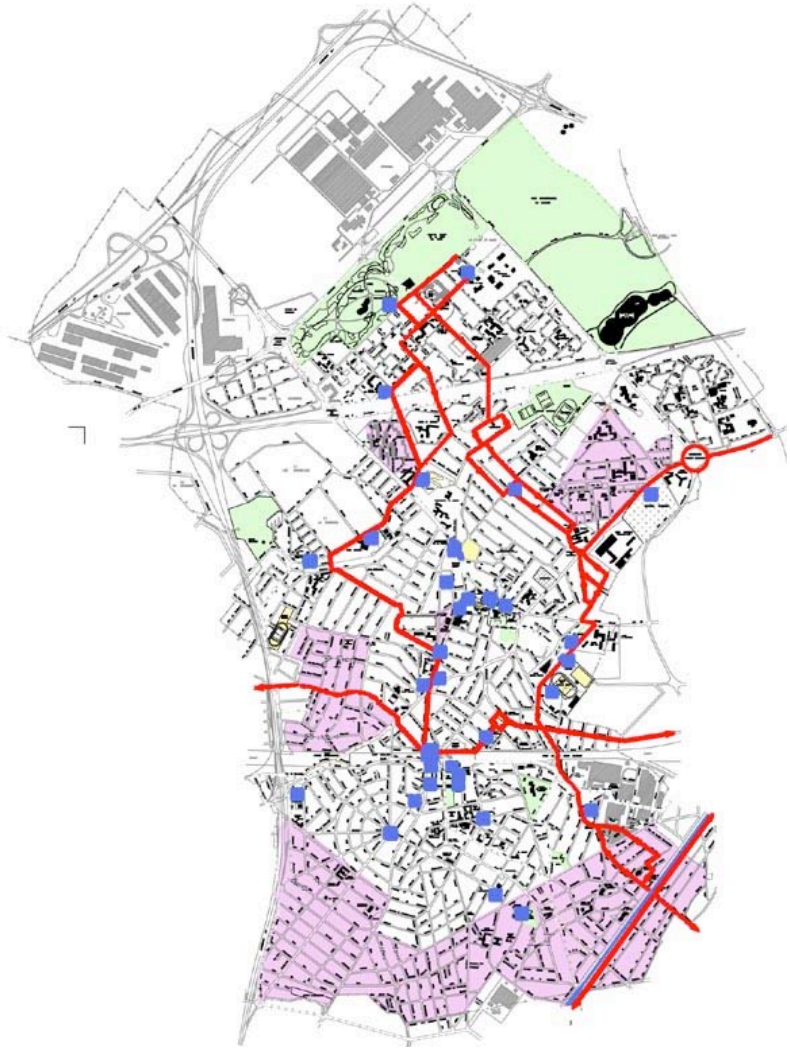
En France, 50% des trajets urbains, en voiture, font moins de 5 km, avec une vitesse moyenne de 13 km/h. (Source : Club des villes cyclistes).

Un réseau de transports doux à développer

Les déplacements piétons sont relativement aisés grâce au bon niveau général d'entretien des trottoirs (Source : PLU). Cependant, la voie ferrée constitue un obstacle dans les déplacements nord/sud, par manque de franchissements adaptés. De plus, les quartiers Nord sont relativement coupés du reste de la ville par la RN2, la RD 401 et la RN 370.

Pour développer son réseau cyclable, la Ville peut s'appuyer sur plusieurs outils : le Contrat Réseau Vert d'Ile-de-France, le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables de Seine-Saint-Denis, et le schéma intercommunal des pistes cyclables et des circulations douces, élaboré conjointement avec les villes du Blanc Mesnil, de Sevran, de Villepinte, et de Tremblay en France.

ITINERAIRES CYCLABLES AULNAYSIENS



Piste cyclable
Parking vélo
Zone 30

Source : SIG Ville

Par ailleurs, les pistes cyclables sont peu développées et ne constituent pas un réseau compétitif face à la voiture. Néanmoins, la Ville engage la réalisation d'un schéma directeur des itinéraires cyclables, ce qui permettra une programmation annuelle de nouveaux itinéraires à réaliser.

Des initiatives pour encourager les mobilités douces

La Ville, via la Maison de l'environnement, organise des animations originales pour inciter les citoyens à utiliser des modes de déplacements doux, dont des balades cyclistes. Depuis 2005, le Service Voirie-environnement reprend l'événement national « la Fête du Vélo » et propose aux Aulnaysiens différentes animations comme (promenade découverte de la ville, atelier de réparation de vélos, courses cyclistes, ouverture au public du site du Vélodrome, stands et animations sur la Sécurité Routière…).

BALADE A VELO
Le 6 février 2010, une initiative originale a permis aux Aulnaysiens de découvrir à vélo les photos de l'exposition « Regard sur ma ville ». Cette manifestation organisée par la Maison de l'environnement permet de mieux sensibiliser les habitants à la pratique du vélo en y ajoutant un aspect ludique et culturel.

DES EXPERIENCES DE PEDIBUS
En 2003, les écoles primaires Fontaine des Près et Vercingétorix ont mis en place des Pédibus (ramassage scolaire pédestre). Ces expériences ont cependant été abandonnées au bout d'un an, faute de parents accompagnateurs.

Partage

Les membres du Forum 21, réunis en ateliers, ont souligné les points suivants.

Le développement des modes de mobilité douce, tel que le vélo, est un enjeu face à la domination de la part modale de l'automobile. La promotion des circulations douces repose sur les changements de comportement des habitants, et par conséquent, requiert leur participation dans la définition des plans de circulation et des itinéraires cyclables.

Le développement des déplacements vélos repose également en grande partie sur la sécurisation de ce mode de déplacement (notamment sur la courtoisie des différents usagers de la voirie) et du stationnement (certains parkings à vélo demeurent inutilisés bien qu'ils offrent des conditions de sécurité et de surveillance).

5. Une réflexion qui renvoie aux problèmes d'aménagement

La réflexion sur les modes de transport est certes indispensable. Mais elle ne doit pas occulter une réflexion plus globale, sur le développement fonctionnel du territoire. Le tissu pavillonnaire qui couvre une large surface du territoire aulnaysien ne facilite pas la mise en place de transports en commun. Réduire les déplacements automobiles suppose donc une vision urbaine globale, répercutée dans les plans d'aménagement, afin de favoriser les proximités, et un développement plus fonctionnel que démographique.

Une forme d'habitat qui encourage les déplacements en voiture

L'habitat pavillonnaire couvre plus de la moitié de la surface de la commune, et concerne 40 % de ses habitants. Cette forme urbaine ne privilégie pas la mise en place de transports en commun et peut en partie expliquer la place importante de la voiture individuelle à Aulnay-sous-Bois.

Alors que 85 % des ménages qui habitent une maison disposent d'une voiture, seuls 66 % de ceux qui habitent un appartement sont motorisés (Source INSEE RP 2006).

Une nécessaire prise en compte des déplacements dans les futurs aménagements

Compte tenu des spécificités aulnaysiennes, l'organisation de l'espace, et de ses fonctionnalités – l'urbanisme et l'aménagement - sont des éléments clefs d'une politique plus vertueuse des transports au regard du développement durable.

La révision du Plan Local d'Urbanisme devrait permettre d'engager cette nécessaire réflexion doit permettre d'aborder rapidement (voir la Fiche Aménagement du territoire et logement).

Il est en effet tout aussi vital – sinon plus - d'agir pour réduire les distances à parcourir, que pour favoriser des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement.

La « densification fonctionnelle » de la Ville est notamment un enjeu fort, afin de réduire autant que possible les distances urbaines.

Elle ne doit pas, pour autant se vivre comme une densification démographique, qui pourrait remettre en cause des éléments de la qualité de vie des Aulnaysiens.

Mais elle doit certainement intégrer une « densification fonctionnelle », permettant d'offrir, à l'échelle de chaque quartier, l'ensemble des fonctions nécessaires : équipements publics, commerces, loisirs… et si possible, activités.

Déplacements

Partage

Les membres du Forum 21, réunis en ateliers, ont validé les points suivants.

Les membres de l'atelier soulignent que la question des déplacements renvoie également à une réflexion globale de l'aménagement de la ville, notamment à une meilleure répartition des fonctions urbaines sur l'ensemble du territoire.

Forces	Faiblesses
- Une bonne accessibilité qui contribue à l'attractivité de la ville, mais qui reste à améliorer encore notamment dans le Nord du territoire, en particulier au bénéfice de l'activité économique - Un réseau dense de transports en commun. - De nombreuses actions réalisées pour inciter les Aulnaysiens à utiliser leurs vélos.	- Une prépondérance de la voiture individuelle. - Un réseau de pistes cyclables insuffisamment développé. - Des faiblesses localisées dans le réseau de transports en commun. - Des problèmes de sécurité
Opportunités	**Menaces**
- La réorganisation des réseaux de bus et des pistes cyclables. - La rénovation du Pôle Gare. - La mise en place progressive du volet transport du Grand Paris.	- Une augmentation du nombre de voitures.

Enjeux

- Encourager la mise en place de Plans de Déplacement Entreprise / Plans de Déplacement Administration
- Organiser, de façon participative, l'amélioration du réseau de transports en commun et des circulations douces
- Penser l'aménagement de la ville en y incluant fortement la problématique des déplacements doux.