

PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

PROPOSITIONS DE NORMES DE STATIONNEMENT DANS LES FUTURES OPERATIONS DE BUREAUX

Les normes de stationnement des bureaux sont actuellement exprimées dans le POS sous forme d'un pourcentage minimum de la SHON à réserver au stationnement, qui varie de 10 % à 20 % suivant les zones.

Sous l'impulsion de la Direction de la Construction et du Logement une vigoureuse relance du stationnement hors voirie a été opérée ces dernières années pour tous les programmes nouveaux.

Cette relance est à l'évidence tout à fait fondée dans son principe pour le logement. Aujourd'hui, près de 40 % des véhicules des ménages parisiens ne sont pas garés dans des parkings. Si l'on veut poursuivre l'amélioration du réseau de voirie telle qu'elle est engagée - tant sur le plan du fonctionnement que de l'aspect - et permettre encore aux habitants de posséder une voiture, il est donc logique de favoriser la création de places de stationnement résidentielles, au besoin avec une aide plus ou moins directe de la Ville. Il conviendra cependant de rechercher autant que possible l'adaptation de cette action à la diversité des situations ; si les besoins sont grands dans les quartiers anciens dépourvus de parkings en sous-sol des immeubles, certains espaces entièrement rénovés peuvent présenter une demande moins forte.

Ce même type de raisonnement fondé sur l'importance de la demande ne peut être appliqué au stationnement lié aux emplois. Ce besoin de stationnement correspond à un choix des usagers, celui de prendre ou de ne pas prendre chaque jour son véhicule pour se rendre à son travail et, dans certains cas, celui de l'utiliser pour les déplacements professionnels dans la journée.

Le choix de chaque actif ayant une voiture est relativement clair ; il donne la préférence, souvent, à l'utilisation du véhicule sauf si la situation de la circulation est suffisamment difficile pour l'inciter à prendre les transports en commun.

Les orientations de la Ville ne sont pas nécessairement les mêmes que dans le cas du logement, dans la mesure où il lui revient de gérer les conséquences de l'accumulation de ces comportements dans un espace restreint, notamment pendant les pointes.

L'objectif annoncé est aujourd'hui de rendre la voirie plus vivable et la circulation plus fluide. Or en escomptant un bon succès de la politique engagée, on ne peut espérer atteindre ce résultat qu'en maintenant la circulation à un niveau proche du niveau actuel.

Et pour obtenir un tel résultat, un des moyens consiste à contingenter fortement les places offertes aux utilisateurs de bureaux, qui circulent aux heures de pointe, les plus difficiles, en proposant aussi des alternatives crédibles aux heures creuses pour les déplacements professionnels.

On pourrait craindre qu'une telle situation soit de nature à réduire l'attrait des bureaux dans Paris. Mais rien ne permet de dire que cela a été le cas jusqu'ici, et de toute manière la priorité n'est pas aujourd'hui à la création de bureaux, partout, dans la capitale.

Une modification de l'article 12 du règlement du POS, afin d'assurer le contrôle du nombre de places de stationnement construites dans chacune des futures opérations de bureaux peut donc concourir à l'objectif de maîtrise de l'accroissement du volume des déplacements en voiture pour le motif travail à Paris.

L'idée développée ci-dessous est de définir une fourchette de normes permettant de garantir la réalisation d'un nombre minimal de places pour éviter une aggravation de la situation sur voirie sans laisser pour autant la possibilité aux opérateurs de concevoir des programmes pénalisant trop la circulation.

Si une telle mesure apparaît effectivement nécessaire, sa mise en place soulève plusieurs questions qui ne sont pas indépendantes :

- Comment appliquer ces normes sur le plan spatial :
 - . de manière homogène sur Paris ?
 - . par secteurs (en conservant le zonage en vigueur ?) et selon quels critères ?
- Y a-t-il lieu de différencier les migrations alternantes et les déplacements pour affaires professionnelles et comment ?

C'est à ces questions que la présente note essaie d'apporter de premiers éléments de réponse.

I. QUELLE REPARTITION GEOGRAPHIQUE ?

Introduire de nouvelles normes de stationnement pour les futures opérations de bureaux vise à inciter au choix des transports en commun pour les migrations alternantes. La qualité de la desserte en transports en commun est donc un critère fondamental.

De nombreux indicateurs peuvent la caractériser. Dans ce document, c'est la densité de la desserte du réseau ferré (1) par quartiers, pondérée selon le mode de transport afin de rendre compte des différents niveaux de service, qui a été cartographiée et confrontée au zonage du POS en vigueur.

(1) On a retenu le réseau actuel complété par les projets aujourd'hui connus : EOLE, METEOR, prolongement de la ligne 10, petite ceinture sud.

La méthode d'établissement de la carte correspondante est indiquée en annexe 1.

I.1 La densité de la desserte en transports en commun par quartiers

Paris est caractérisé globalement par la bonne qualité de sa desserte en transports en commun, bien au-delà de ce que l'on rencontre en banlieue. Mais celle-ci n'est pas pour autant homogène. Comme la carte jointe l'indique :

- les quartiers centraux bénéficient d'une meilleure desserte que les quartiers périphériques. En moyenne, celle d'un quartier du 1er au 10ème arrondissement est double de celle de l'ensemble des quartiers de Paris ;
- les quartiers centraux de la rive droite sont mieux desservis par les transports en commun que ceux de la rive gauche ;
- quelques quartiers plus périphériques apparaissent aussi très bien desservis, notamment les abords des gares.

On distingue ainsi quelques "antennes" vers :

- . la gare St Lazare,
- . les gares du Nord et de l'Est et Stalingrad,
- . le secteur Seine Sud-Est, englobant les gares de Lyon et d'Austerlitz et la ZAC Seine Rive Gauche,
- . le secteur Montparnasse-Raspail-Denfert.

et un pôle plus isolé à la Nation.

Cette hétérogénéité de la qualité de la desserte montre que la mise en place d'une norme unique sur Paris ne rend pas compte efficacement de la réalité. A l'autre extrémité, la multiplication de normes distinctes appliquées à chacune des zones, paraît très complexe à mettre en oeuvre.

Pour apprécier de façon simple cette situation, une zone caractérisée par la très bonne qualité de la desserte en transports en commun peut être distinguée ; elle a été hachurée sur la carte jointe.

I.2 Bonne qualité de desserte en transports en commun et zonage du POS actuel

La possibilité d'adapter les normes de stationnement dans les zones existantes du POS présente l'avantage de la facilité de mise en oeuvre.