



**PARIS  
CENTRE**

Embellir votre quartier  
Quartier Marais – Les Îles  
**Révision du plan de circulation**

Réunion publique d'information - 20/09/2021

**01 La démarche « Embellir votre quartier »**

**02 La future zone à trafic limitée**

**03 La révision du plan de circulation : une nécessité**

**04 Le diagnostic de l'existant**

**05 Les principes majeurs du plan de circulation**

**06 Les outils à disposition**

**07 La méthode de travail**

## 01 La démarche « Embellir votre quartier »

- Une méthode pour transformer les espaces publics de proximité afin de répondre notamment à l'impératif d'adapter la ville au réchauffement climatique
- Structurer des méthodes d'intervention pour regrouper et rationaliser l'ensemble des interventions d'un même quartier sur une période de travaux resserrée
- Limiter dans le temps la gêne occasionnée par les périodes de travaux
- Offrir une prévisibilité pour les habitants et usagers de l'espace public
- Permettre aux habitants, usagers de co-construire les transformations des quartiers



## 02 La future zone à trafic limité

- Un projet structurant pour Paris Centre qui est entièrement intégré dans cette démarche
- Objectif : limiter la circulation dans le Centre à la seule desserte interne (riverains, commerçants et leurs clients, taxis, artisans, livraisons, bus, etc.) et interdire la circulation de transit pure, qui ne fait que passer sans s'arrêter
- Moyens : un changement réglementaire du statut des rues, des contrôles (modalités à définir) et des modifications du plan de circulation notamment en périphérie de la zone pour ne pas inciter aux grands traversées
- Le projet est en cours de définition (liste précise des ayants droits, modes de contrôles, etc.) suite à la concertation préalable du premier semestre 2021

### 03 La révision du plan de circulation : une nécessité

- De nombreuses voies supportent des trafic inadaptés à leur configuration : nuisances, insécurité routière pour les piétons en particulier, dégradations, etc
- Plus de 70% des ménages dans le quartier ne possèdent pas de voitures contre 64% en moyenne à Paris, ce qui justifie de repenser le plan de circulation en faveur des déplacements non motorisés
- Le quartier est très bien desservi en transports en communs et est directement relié au réseau métropolitain avec 10 lignes de bus, 8 lignes de métro et 3 lignes de RER
- L'essor du vélo nécessite de multiplier les aménagements cyclables et aussi d'apaiser les rues trop étroites pour en accueillir

## 04 Plan de circulation : diagnostic de l'existant

### Trafic automobile

La première étape dans la méthodologie de révision du plan de circulation est l'étude de trafic. L'objectif étant de connaître les différents flux de véhicules qui empruntent le quartier, il est nécessaire de connaître le débit des voies.

#### Les axes au débit fort ou moyen

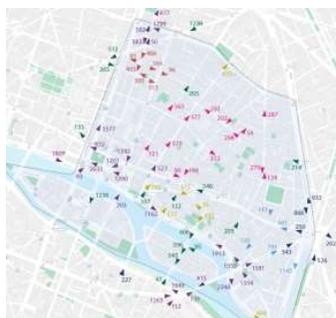
(> 500 veh./h)

- Bd Sébastopol
- Rue Beaubourg/Renard/Coutellerie
- Rue de Rivoli
- Rue des Archives (partie basse)
- Rue des Francs-Bourgeois
- Bd Henri IV
- Rue de Réaumur/Bretagne

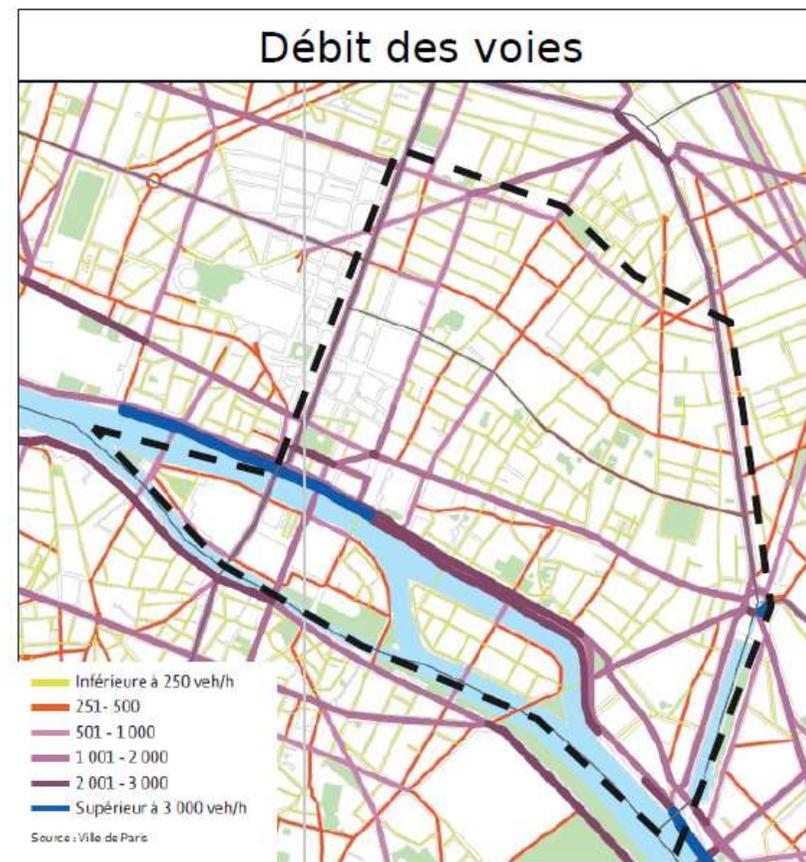
#### Les voies à débit plus faible

250-500 veh./h)

- Rue Vieille du Temple
- Rue de Turenne
- Rue du Temple
- Rue des Archives (partie haute)



Carte des comptages disponibles



— Inférieure à 250 veh/h  
— 251- 500  
— 501 - 1 000  
— 1 001 - 2 000  
— 2 001 - 3 000  
— Supérieure à 3 000 veh/h

Source : Ville de Paris

Carte de 2019

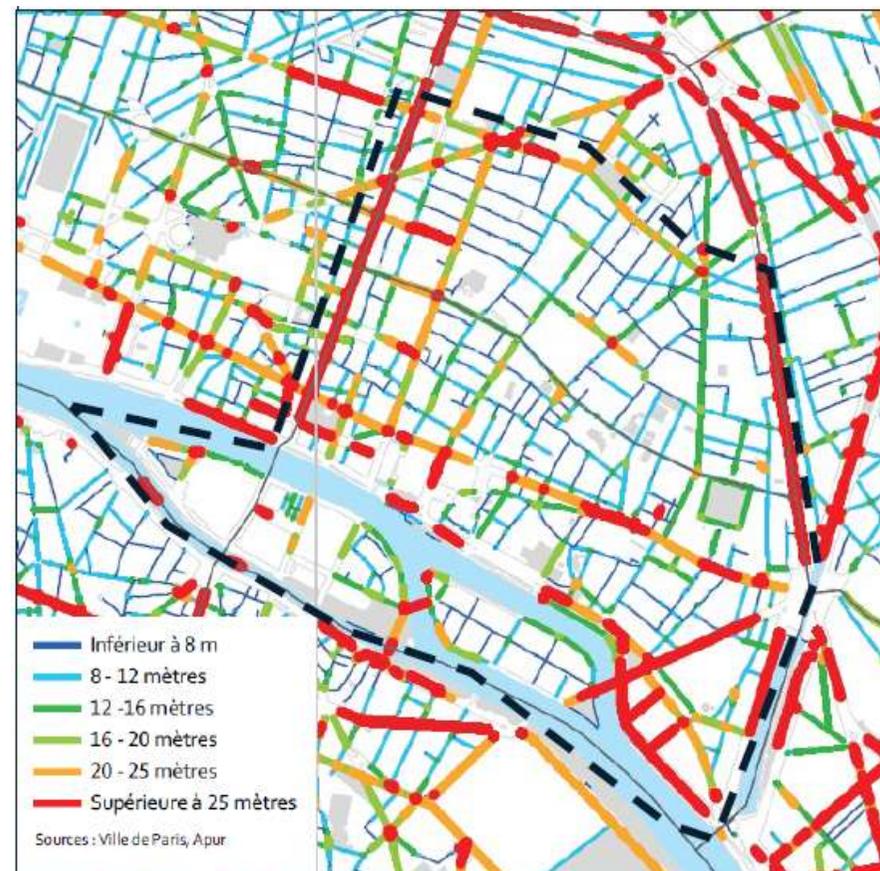
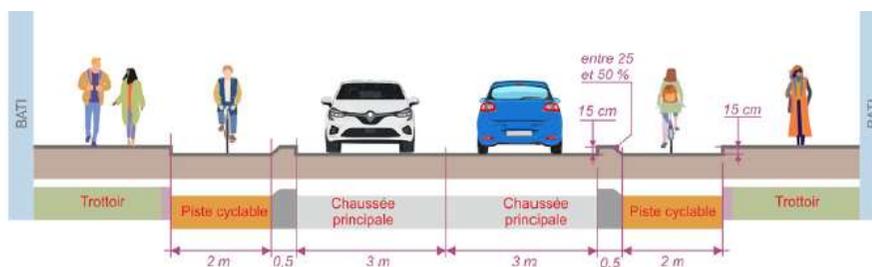
## 04 Plan de circulation : diagnostic de l'existant

### Géométrie des voies

La géométrie des voies influence la capacité d'absorption du trafic et la fonction qu'elle possède pour le quartier, la ville. La largeur des voies est un paramètre essentiel de la géométrie (mais elle n'est pas le seul).

- **Les axes larges de 20 à 25 mètres** peuvent comporter une voie bus, deux voies automobiles et une piste cyclable bidirectionnelle. Ils servent normalement à recevoir le trafic de transit : grands boulevards, Sébastopol...
- **Les axes moyens comptent entre 12 et 20 mètres** (coupe ci-dessous)
- **Les voies plus étroites** servent généralement aux déplacements dans le quartier et à la desserte locale.

Le quartier compte peu de voies internes larges.



Carte de 2019

## 04 Plan de circulation : diagnostic de l'existant

### Itinéraires de bus

Les itinéraires des bus sont généralement sur les axes de transit importants, les axes majeurs, mais ils peuvent emprunter des voies plus étroites.

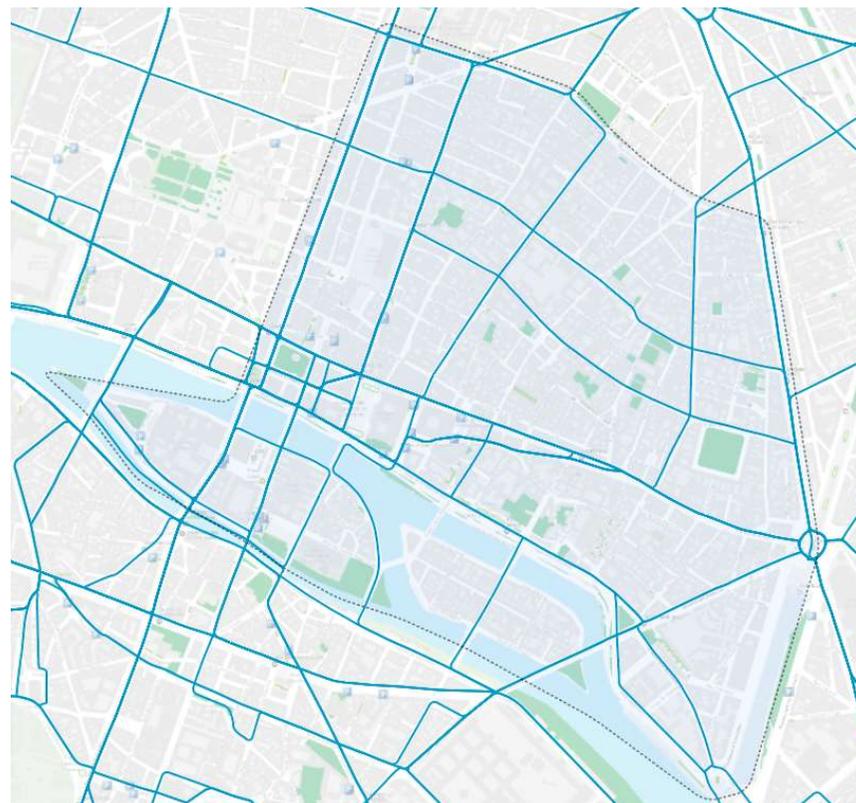
**Ils doivent être inchangés. La navigabilité des bus dans le quartier doit être maintenue.**

**Les contraintes de gabarit et de giration** des bus sont un paramètre important de définition des parcours et de dimensionnement des carrefours.



**De nombreux axes du quartier accueillent une ligne de bus.**

### Itinéraires des bus dans le quartier



Carte de 2021

## 04 Plan de circulation : diagnostic de l'existant

### Trafic cyclable

NB : Les données STRAVA sont issues d'une application utilisée par les cyclistes réguliers : celle-ci leur permet **d'afficher les itinéraires** les plus directs, mais aussi de garder en mémoire temps et distance.

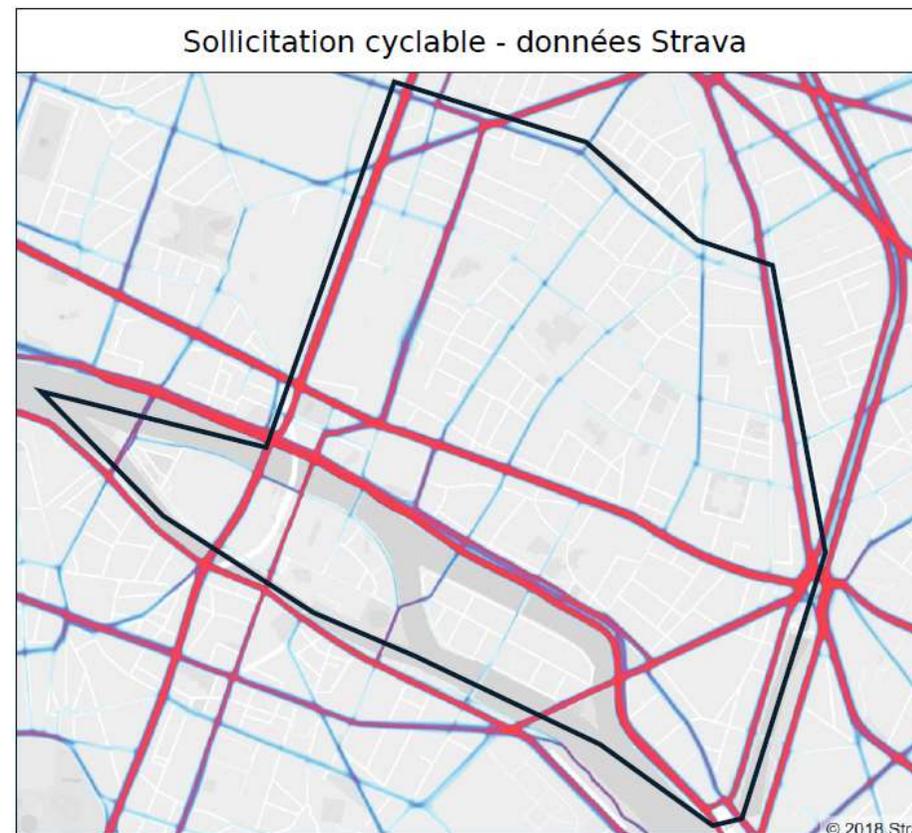
Cette carte met donc en évidence la sollicitation des voies par **les personnes se déplaçant régulièrement à vélo** (déplacements quotidiens, sportifs, etc.)

**Axe Sébastopol : le plus emprunté de Paris avec jusqu'à 18 000 cyclistes par jour dans les 2 sens**

Itinéraires les plus courants : **axes majeurs** du quartier (Sébastopol, Beaubourg/Renard, Rivoli, quais, Bourdon, Henri IV ...)

Le centre du quartier est peu emprunté (par les cyclistes « sportifs » qui utilisent Strava)

**Conclusion : les déplacements cyclables se concentrent sur les grands axes routiers, avec et sans pistes cyclables.**



© 2018 Strava  
Carte de 2018

## 04 Plan de circulation : diagnostic de l'existant

### Accidentologie

L'accidentologie est un des critères de dysfonctionnement d'un site. La largeur, le débit, la sollicitation et la vitesse autorisée sur les voies influencent le taux d'accident dans le quartier.

#### Accidentologie constatée :

- Très forte sur les grands boulevards
- Forte sur les axes majeurs et sur ceux empruntés par les vélos
- Faible sur les axes médians (Vieille du Temple, Archives,...)
- Très faible sur les axes mineurs

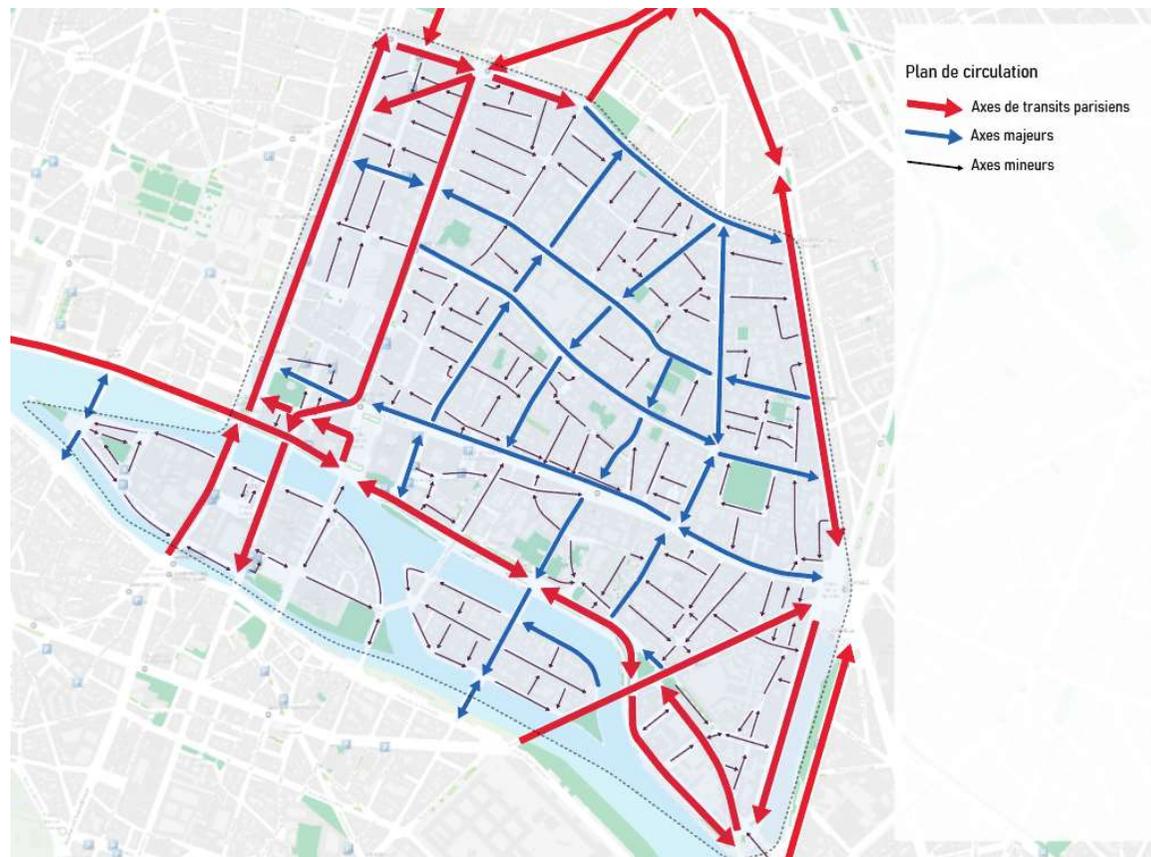


## 04 Plan de circulation : diagnostic de l'existant

### La hiérarchie viaire actuelle

- **Axes de transits parisiens** : grands boulevards, boulevard Bourdon, Sébastopol, quais hauts, Beaubourg/Renard, Henri IV, etc.
- **Axes majeurs (traversée d'arrondissement)** : des voies d'armature internes au quartier
- **Axes mineurs** : internes au quartier, uniquement pour la desserte locale, profitables aux modes de déplacements actifs

Certains axes ont un trafic très important par rapport à leur capacité, leurs usages (notamment piétons) ou leur caractère résidentiel, au moins aux heures de pointe.



Carte de 2021

## 05 Les principes majeurs du plan de circulation

### Objectifs et points d'attention d'un travail d'adaptation de plan de circulation :

1. **Définir une hiérarchie viaire cohérente et lisible**, en fonction de la capacité des rues à accueillir du trafic et des usages de l'espace public, **pour éviter le trafic de transit sur les voies inadaptées**
2. **Maintenir une certaine « navigabilité » au sein du quartier**, pour éviter les parcours difficiles aux véhicules de secours, aux livreurs, aux dessertes locales. Les quartiers doivent être facilement accessibles depuis les grands axes.
3. **Adopter une approche systémique pour anticiper les effets de reports** (éviter les itinéraires « malins » nouveaux)
4. **Opérer des modifications de plan de circulation compatibles avec les contraintes géométriques des voies** (largeurs, profil des carrefours, a fortiori sur les itinéraires de bus)

## 06 Les outils à disposition

- **Changement de sens** de circulation, voire **fermeture physique** de certains tronçons
- **Changement de statut de certaines voies** (transformation en aire piétonne où seule la desserte interne est autorisée)

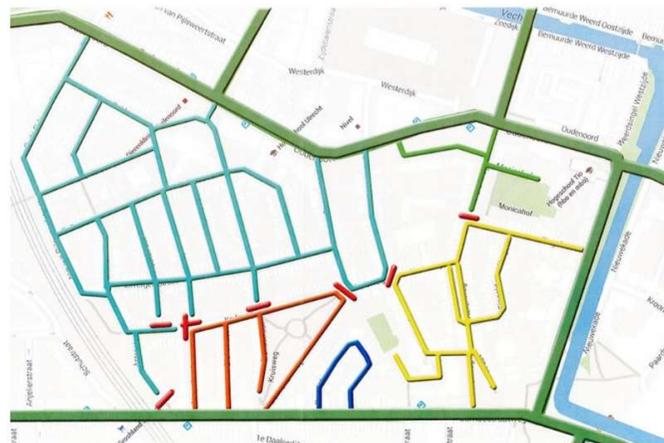
Travail sur un plan de circulation en « marguerite » par « cellule »

**Étude de la faisabilité technique** des changements souhaités (largeurs disponibles, configuration des carrefours, usages spécifiques, etc.)

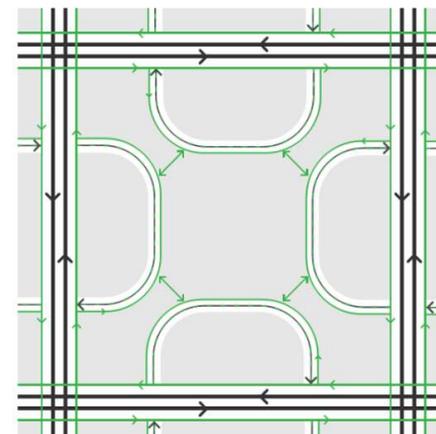
### Évaluation des coûts d'aménagement

liés aux changements souhaités

*NB : un simple changement de sens sur un court tronçon peut occasionner d'importants travaux*



Plan de circulation d'un quartier d'Utrecht (NL) : suppression des itinéraires "malins"



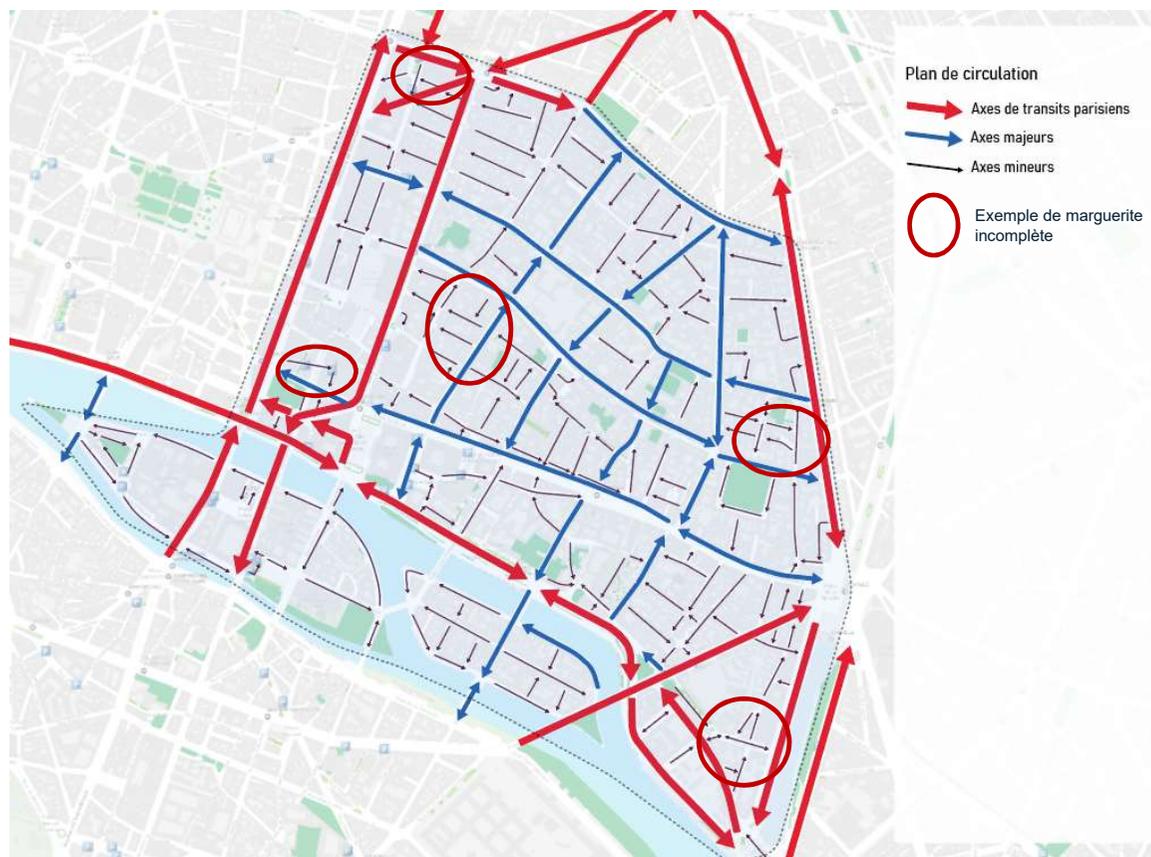
"Principes de grands axes de transit/zone apaisée  
Plan de circulation favorable à la vie locale, aux piétons et vélo"  
Extrait CEREMA 2021

## 06 Les outils à disposition

### Dans le quartier du Marais :

Certaines zones sont en marguerites « incomplètes » : les voies mineures tendent à emmener l'utilisateur vers les axes majeurs.

- Ces voies mineures sont à sens unique
- Elles sont organisées de façon à garantir une desserte locale, non attractive pour le trafic de transit
- La capacité de ces voies est limitée
- Elles emmènent vers les axes majeurs : ceux-ci forment naturellement des **axes d'armature** pour le quartier



Carte de 2021

## 06 Les outils à disposition

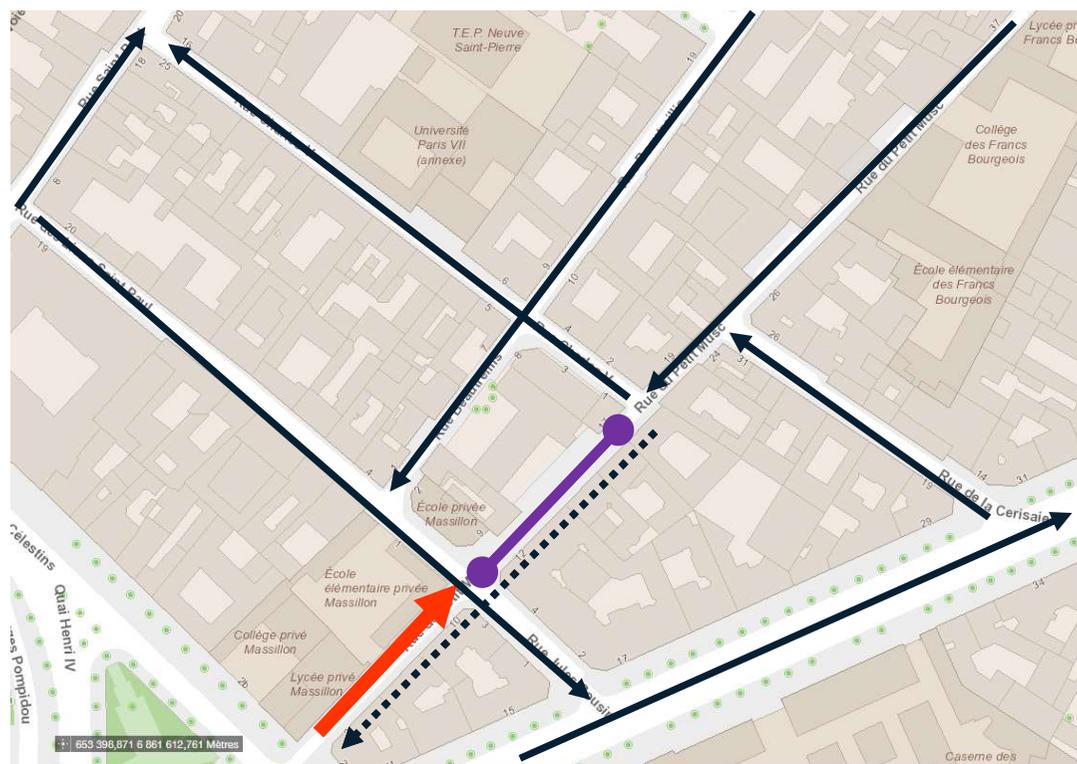
### Exemple : rue du Petit Musc, axe majeur (indu) redevenu axe mineur

La rue du Petit Musc permettait de rejoindre les quais depuis la rue de Rivoli, à travers un quartier aux trottoirs étroits et non adapté à accueillir un volume de trafic important.

Presque 1/3 du trafic dans le bas de la rue du Petit Musc correspondant à du transit parisien (des automobilistes n'ayant ni pour point de départ ni d'arrivée Paris Centre)

**Le nouveau plan de circulation mis en place début septembre 2021 empêche la traversée et réoriente vers les axes structurants (Henri IV et Bourdon)**

 Changement de sens  Aire piétonne fermée par barrière

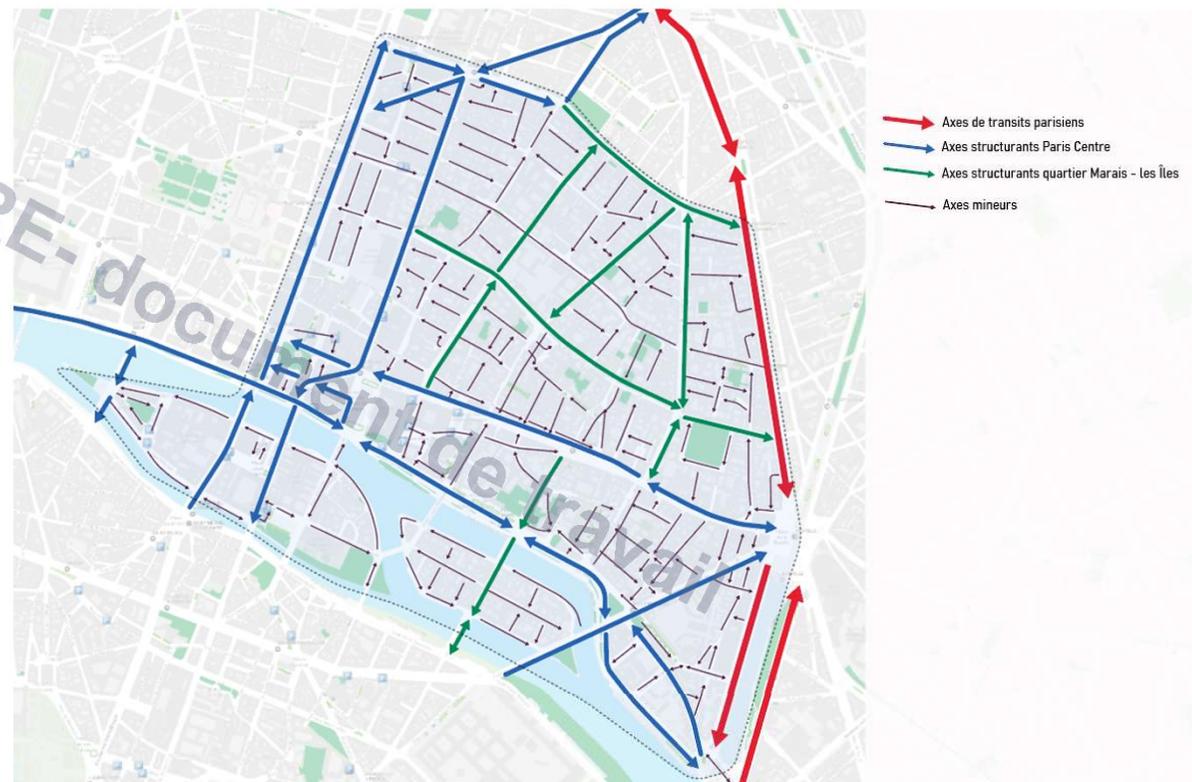


## 07 La méthode de travail

### Une nouvelle hiérarchie viaire

#### Proposition à 4 niveaux :

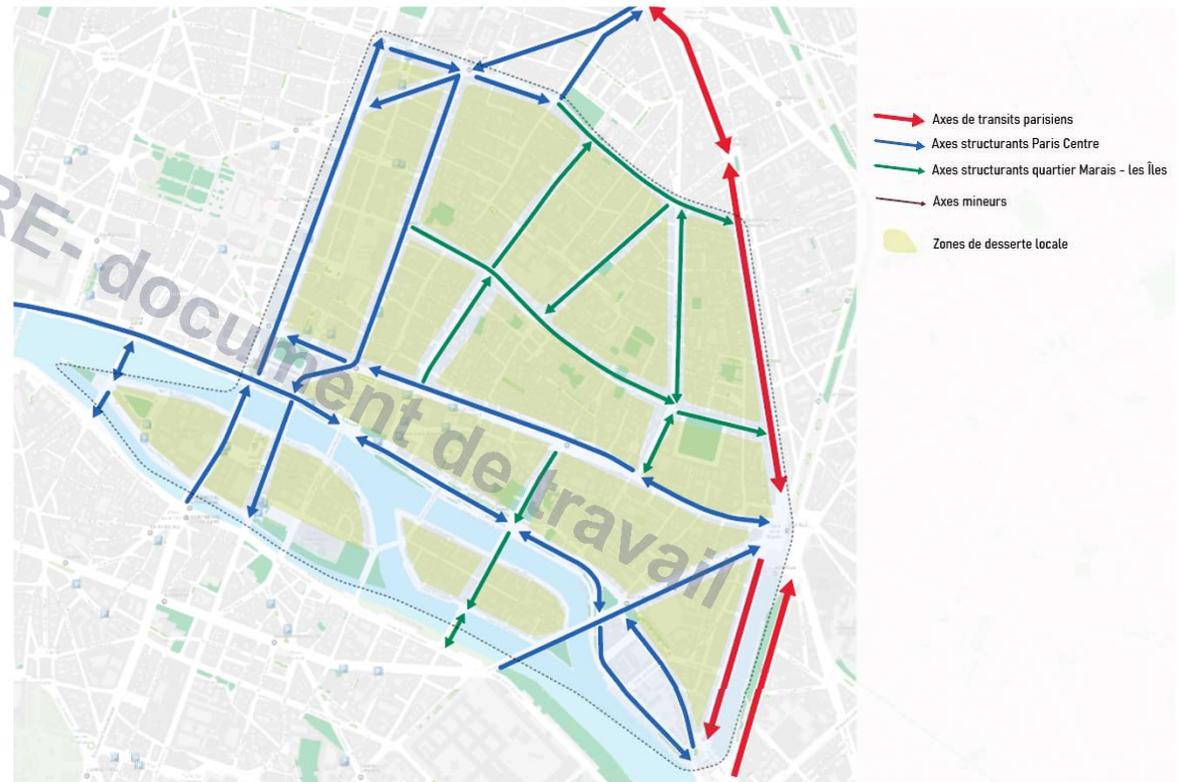
- **Axes de transits parisiens** : boulevards circulaires
- **Axes structurants Paris Centre** : voies actuellement majeures, qui demain seront sous régime ZTL. La réduction du trafic pourra permettre de réduire la largeur de la chaussée dédiée à la circulation automobile
- **Axes structurants quartier Marais – Les Îles** : des voies d'armature internes à apaiser. Permettent de circuler à travers des zones dans lesquelles les itinéraires « malins » sont supprimés
- **Axes mineurs** : internes au quartier, uniquement pour la desserte locale, profitables aux modes de déplacements actifs



## 07 La méthode de travail

### Des marguerites sur les voies de desserte

- Entre les axes structurants, des zones de desserte locale à apaiser, où la place du piéton et du cycliste est privilégiée
- Trajet entre les zones « étanches » rendu impossible par des changements de sens, des modifications de statuts et des aménagements sur les voies mineures
- Le quartier ne peut être traversé que par des axes structurants : on entre et sort des axes de desserte uniquement par des voies d'armature



## 07 La méthode de travail

### Atelier concertation

Afin de s'appuyer sur l'expertise d'usage des habitants, **des ateliers « plan de circulation »** seront organisés dans les prochains mois.

Une plateforme participative numérique pourra être ouverte pour l'occasion.

### Calendrier

- Présentation de la méthodologie plan de circulation : **20 septembre 2021**
- Les ateliers et l'analyse des contributions seront intégrés au processus d'étude et d'évaluation qui sera mené en parallèle sur **3 à 6 mois**, du lancement de la présentation jusqu'à la fin de la concertation
- **Une restitution sera organisée fin 2021 ou début 2022.** La mise en œuvre commencera dès 2022.





**PARIS  
CENTRE**

Merci

LA VIE DONT ON A ENVIE, ON VA LA FAIRE ICI