



**PARIS
CENTRE**

Quartier Marais – Les Îles

Révision du plan de circulation

18/01/2022

01 La démarche « Embellir votre quartier »

02 La future zone à trafic limité

03 La révision du plan de circulation : une nécessité

04 La méthode de travail : exemple du Marais

05 Les outils à disposition

06 Réflexions pour le quartier du Sentier

07 Rappel des réflexions dans le quartier Saint-Martin / Arts et métiers mitoyen

01 La démarche « Embellir votre quartier »

- Une méthode pour **transformer l'espace public**, 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
 - Permettre aux habitants, usagers de **co-construire** les transformations des quartiers
 - Offrir une prévisibilité pour les habitants et usagers de l'espace public
-
- En 2021/2022 : le Marais et les Iles – quartier 1
 - Fin 2022 / début 2023 : lancement de la démarche pour le nord de Paris Centre, le long des Grands Boulevards et Opéra – quartier 2
 - Dès début 2022 : anticipation des réflexions sur le plan de circulation de ce quartier. La mise en œuvre des choix retenus se fera au fil des projets (ZTL, rues aux écoles, etc.) ou en propre dans le calendrier prévu par « Embellir votre quartier »

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 80% des ménages du 2^e arrondissement n'ont pas de voiture, contre 64% en moyenne à Paris, ce qui justifie de repenser le plan de circulation en faveur des déplacements non motorisés

(source : APUR, 2018. A noter que cette part a baissé de 15 % entre 2013 et 2018).

- Le quartier est bien desservi en transports en commun et est directement relié au réseau métropolitain
- L'essor du vélo nécessite de multiplier les aménagements cyclables et aussi d'apaiser les rues trop étroites pour en accueillir

03 La révision du plan de circulation : une nécessité

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)

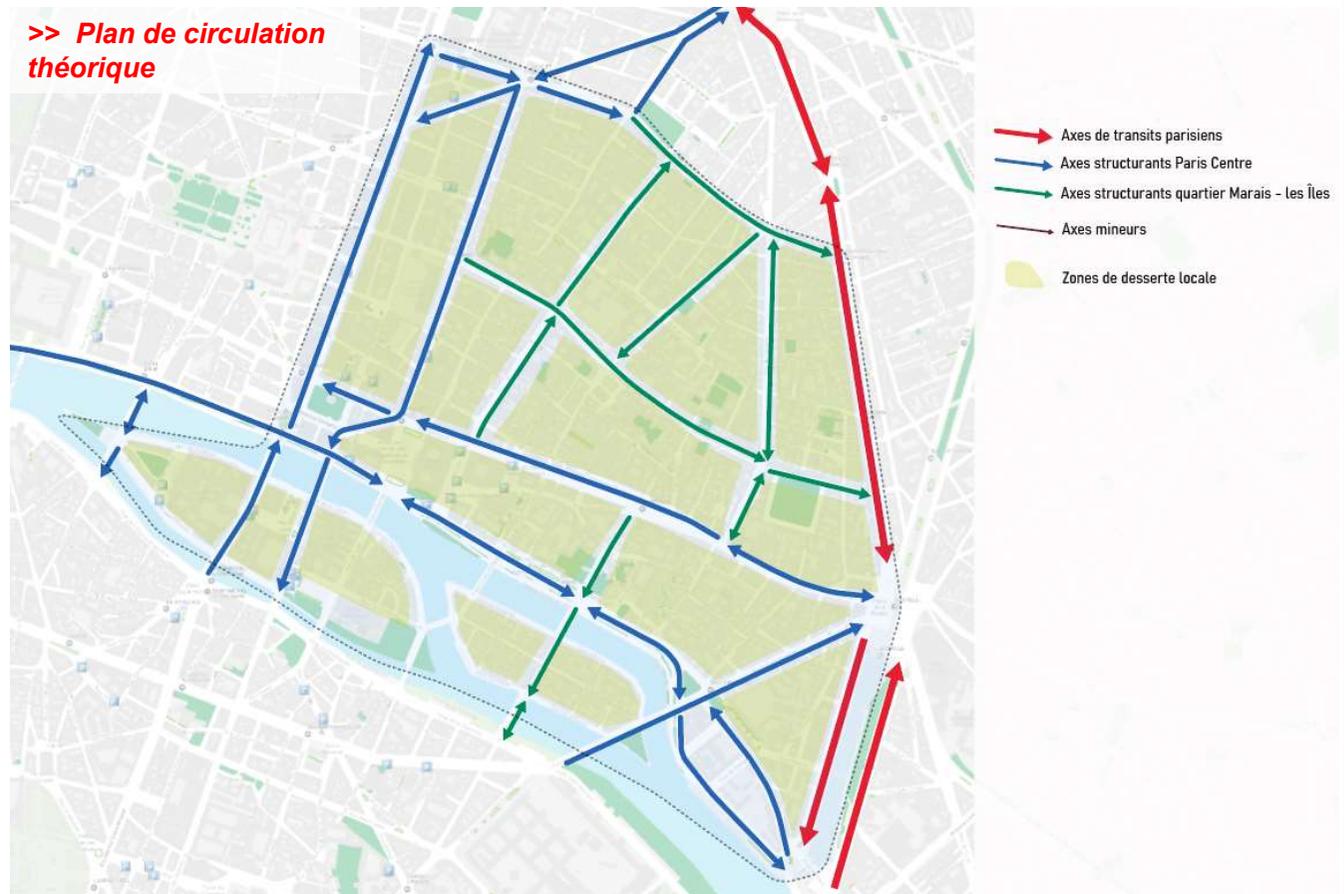
04 La méthode de travail : exemple du Marais

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

>> Plan de circulation
théorique

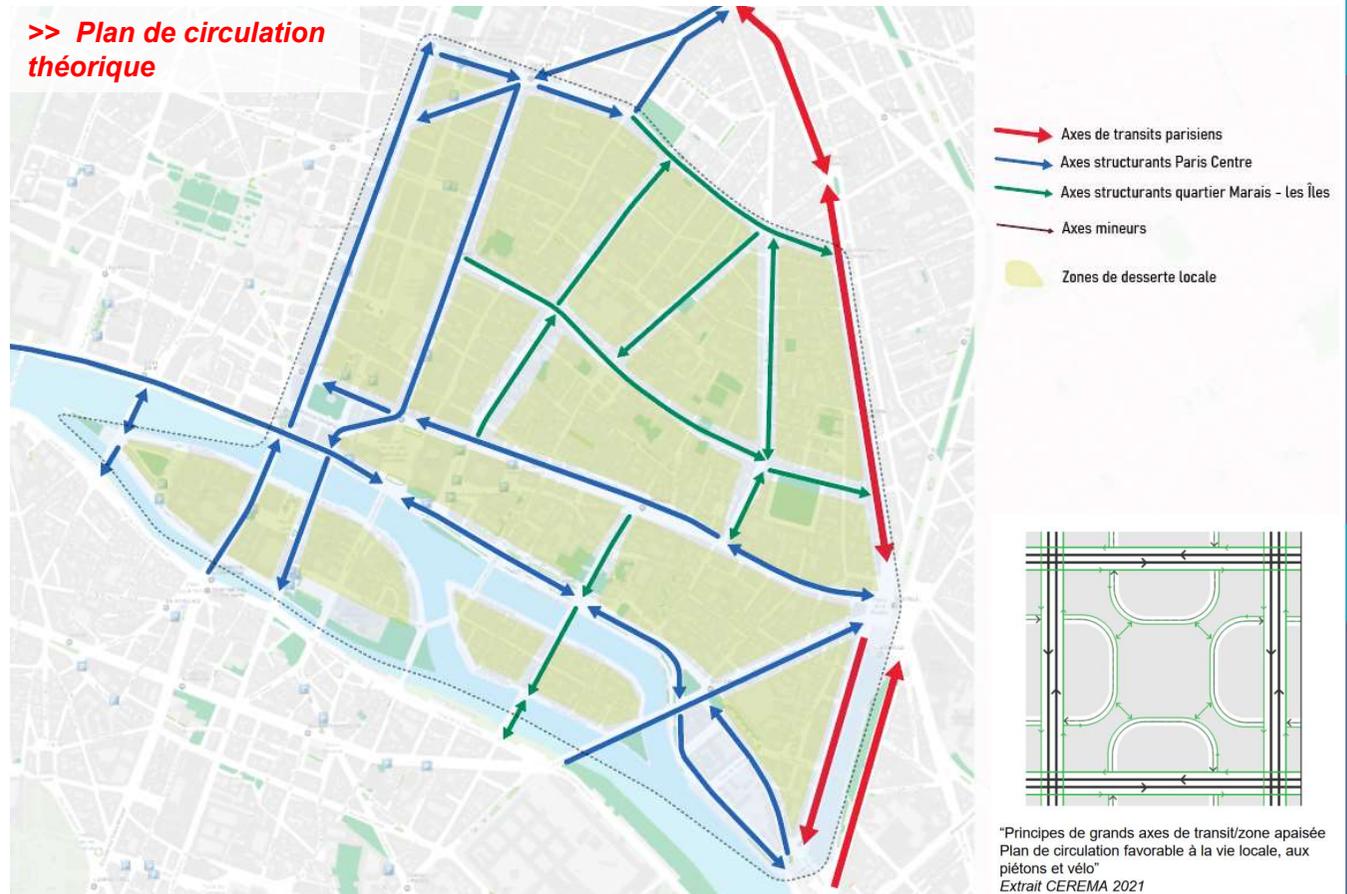


04 La méthode de travail : exemple du Marais

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

>> Plan de circulation
théorique



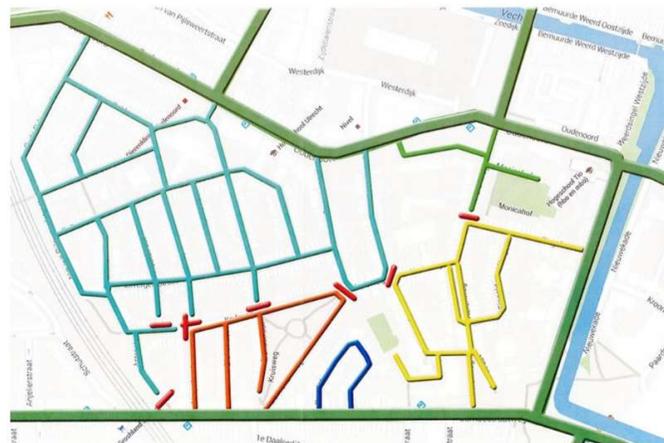
05 Les outils à disposition

- **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)

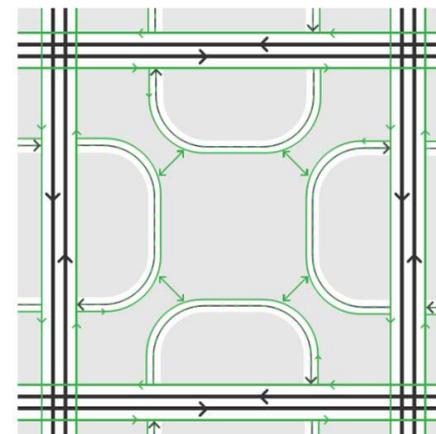
Travail sur un plan de circulation en « marguerite » par « cellule »

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"



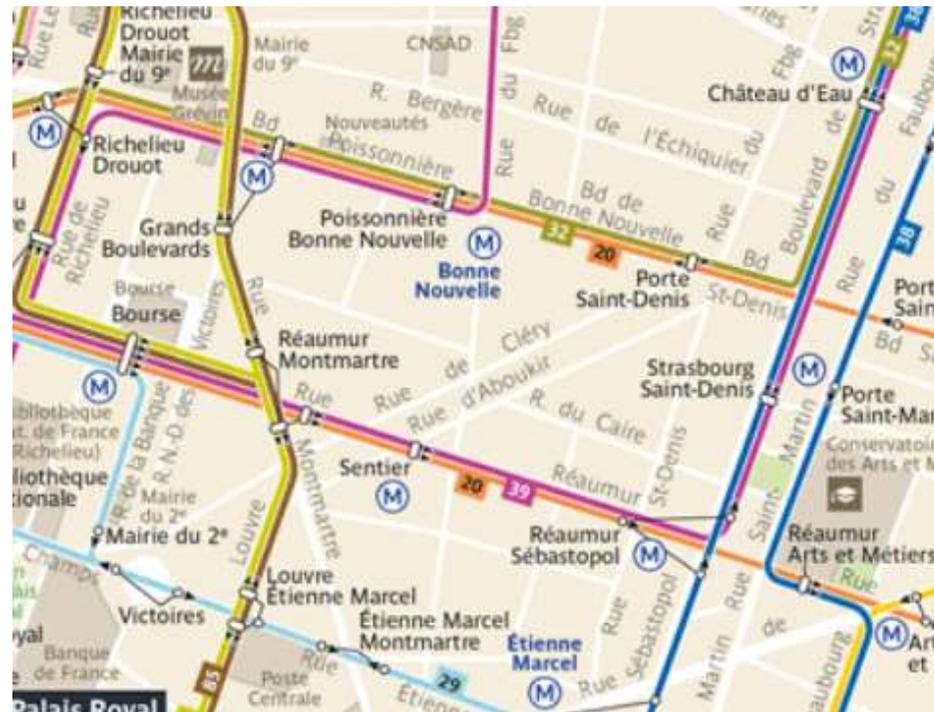
"Principes de grands axes de transit/zone apaisée
Plan de circulation favorable à la vie locale, aux piétons et vélo"
Extrait CEREMA 2021

05 Les outils à disposition

Outils	Fermeture physique de la rue ou d'un carrefour (barrières / potelets)	Changement de sens	Passage en statut d'aire piétonne (sans barrières)	Réservation aux seuls bus et vélo	Réservation à la desserte locale
Avantages	Aménagement qui génère l'effet le plus certain et le plus important sur le flux de circulation	Aménagement lisible et qui ne réduit pas l'accès au quartier pour les riverains (tous les immeubles restent accessibles en véhicules)	<ul style="list-style-type: none"> Permet de réguler les vitesses en plus du flux et de donner la priorité aux piétons sur la chaussée; peu coûteux (uniquement signalétique) 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement lisible car bien identifié par le marquage au sol, et auquel les usagers sont habitués à Paris Permet aux taxis de conserver une desserte directe; Permet de fluidifier les transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement très léger et peu coûteux, peut permettre de modifier les recommandations d'itinéraires des GPS
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> Le mobilier peut faire l'objet de vandalisme; Possible uniquement en l'absence d'entrée / sortie de parking ou cour intérieure dans la portion de rue concernée; Enjeu de la gestion des livraisons à étudier 	<ul style="list-style-type: none"> Sur des portions trop courtes, difficulté à faire respecter le changement de sens des riverains qui ont leurs habitudes; Enjeu des girations à étudier dans les rues étroites 	Ne suffit pas en tant que telle si le flux est important, car si l'aire piétonne reste un "raccourci" elle sera difficile à faire respecter	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu du respect de la restriction de circulation, et gestion des livraisons des commerces sur la portion concernée; Ne peut être réalisé que sur les itinéraires de bus. 	Grande difficulté à contrôler quand il s'agit de petites rues dispersées et donc effet incertain

05 Les outils à disposition

- Aucune ligne de bus dans le cœur du quartier : pas de contrainte de sens imposée sur ce critère.



06 Réflexions pour le quartier du Sentier

Le Conseil de quartier a identifié des enjeux liés à la circulation du Sentier (présenté lors d'une réunion dédiée en décembre), parmi lesquels :

- L'accessibilité limitée au quartier depuis les Grands Boulevards
- Les girations difficiles des poids lourds aux angles Thorel>Lune et Lune>Poissonnière
- Le besoin d'apaisement de la rue Poissonnière, notamment entre Lune et Cléry
- Le trafic de transit trop important rue de Cléry
- L'attention nécessaire à porter à la rue des Jeuneurs dans sa portion la plus étroite (entre Sentier et Mulhouse), qui ne peut supporter un flux de véhicule important au regard de la taille des trottoirs
- La configuration atypique du débouché de la rue Saint-Denis pour entrer dans le quartier rues de Cléry et de la Lune, avec un espace partagé avec les piétons qui ne se prête pas à une forte circulation
- Le respect insuffisant des règles de circulation dans la partie piétonne de la rue des Petits Carreaux
- De façon générale, une difficulté avec les poids lourds au regard de la configuration étroite du quartier

06 Réflexions pour le quartier du Sentier

Itinéraires malins

Dans le sentier :

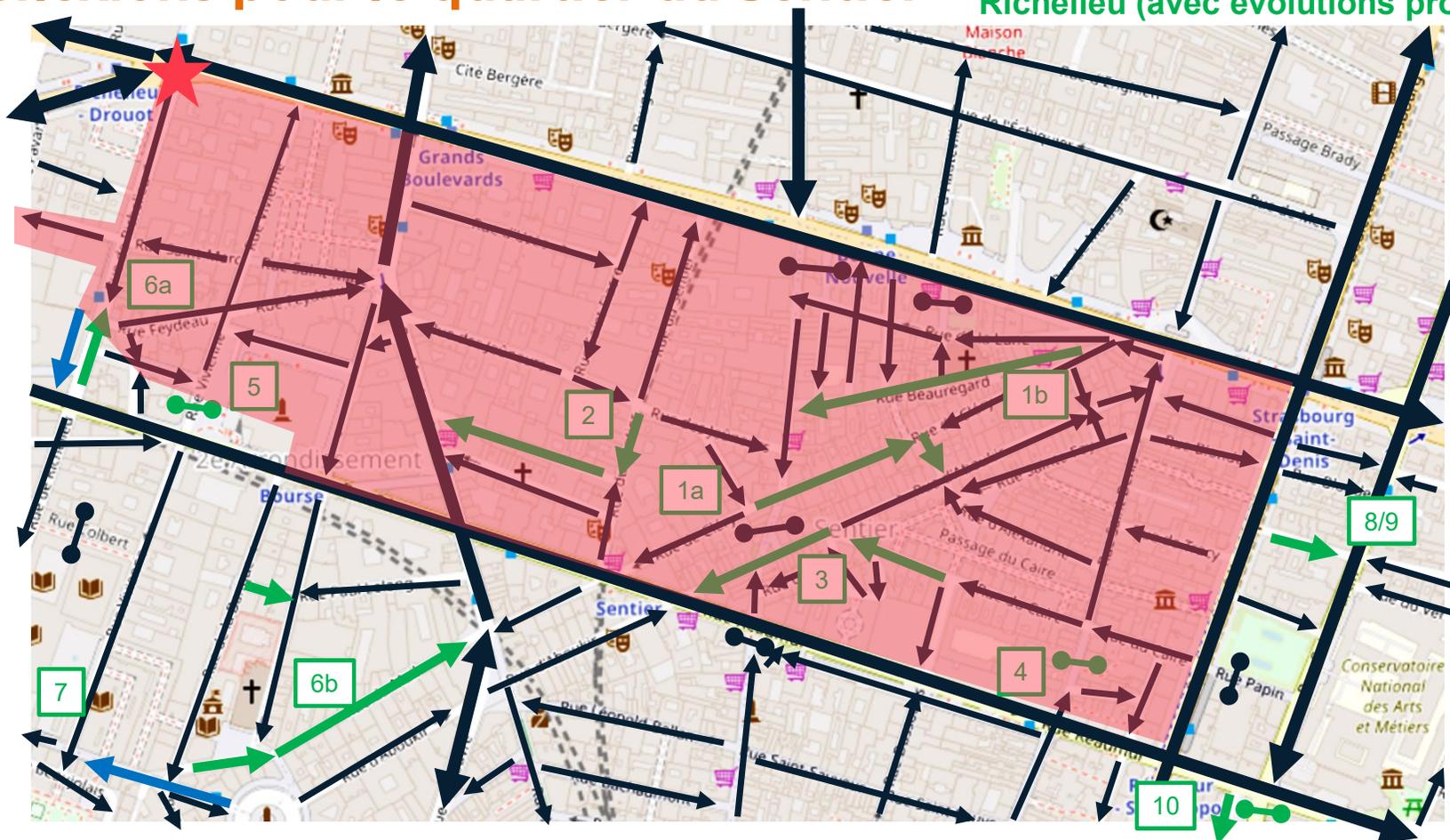
1. Entrée par la rue Thorel permet de rejoindre Poissonnière, Cléry, Mail, Petit Champs jusqu'à Madeleine
2. Rue du Sentier permet d'éviter la rue Montmartre
3. Rue d'Aboukir traverse tout le quartier depuis la Place des Victoires (et même depuis la rue Saint-Honoré) jusqu'aux Grands Boulevards
4. Rue Saint-Denis : le statut d'aire piétonne (circulation réservée à la desserte interne) n'est pas respecté, ni le sens de circulation du tronçon devant l'école

Aux alentours :

5. Rue Vivienne permet d'éviter la rue Montmartre
6. Rue de Richelieu permet de relier les Grands Boulevards à Rivoli à travers tout le quartier
7. Rue des Petits Champs : les restriction d'accès et le statut d'aire piétonne ne sont pas respectés
8. Rue Meslay (voir réflexions sur le quartier des Arts et Métiers)
9. Rue Notre Dame de Nazareth (voir réflexions sur le quartier des Arts et Métiers)
10. Rue Saint-Martin (voir réflexions sur le quartier des Arts et Métiers)
11. Rue Montmartre (voir réflexions sur le quartier Montorgueil)

06 Réflexions pour le quartier du Sentier

Zone accessible depuis l'entrée rue Richelieu (avec évolutions proposées)



Ces propositions sont un support de débat, elles n'ont pas été étudiées (pour la faisabilité) par la direction de la voirie.

06 Réflexions pour le quartier du Sentier

Evolutions possibles

Dans le sentier :

1a. Inversion d'une partie de Cléry et Saint-Philippe (effet « marguerite »)

1b. Inversion de Beauregard pour faciliter la navigabilité dans le secteur Thorel

2. Inversion du tronçon central de la rue du Sentier et de la rue du Croissant pour sortir du quartier

3. Inversion d'une partie d'Aboukir (induit inversion de la rue du Caire pour maintenir la navigabilité)

4. Fermeture du tronçon de la rue Saint-Denis devant l'école : rue aux écoles possible dès 2022.

Aux alentours (réflexions parallèles) :

5. Fermeture du tronçon de la rue Vivienne le long du Palais de la Bourse. **!\ Itinéraire reste possible par rue des Colombes**

6a. Réserver aux bus le débouché de la rue de Richelieu sur la rue du 4 septembre, inverser pour les autres usagers.

6b. Pour éviter les reports de trafic parallèles, inverser rues des Petits Pères et du Mail et le petit tronçon de Paul Lelong

7. Voie bus sur Petit Champ entre Place des Victoires et Vivienne (plus clair et contrôlable que les restrictions d'accès actuelles)

8/9/10/11. Voir réflexions sur les autres quartiers

07 Rappel des réflexions dans le quartier Saint-Martin / Arts et métiers mitoyen

Evolutions possibles pour éviter les itinéraires malins

- 1 Rue aux écoles Saint-Martin
- 2 Rue du Grenier Saint-Lazare
Voie uniquement pour bus et parking souterrain, projet budget participatif sur la rue
- 3 Inversion de Notre-Dame de Nazareth
 - 3a Complément possible sur tronçon entre rue Saint-Martin / rue Volta
 - 3b Passage en aire piétonne de rue des Fontaines du Temple pour éviter un nouvel itinéraire malin
- 4 Inversion du sens de circulation
Côté ouest de la place Saint-Martin, inversion ou coupure du tronçon sud
- 5 Coupure de rue Saint-Martin
Côté église. Création d'une placette
- 6 Projet issu du budget participatif
rue aux écoles Skatepark qui impliquera une piétonnisation partielle de la rue





**PARIS
CENTRE**

**Merci !
Échangeons**

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