



**PARIS
CENTRE**

Quartier Louvre - Opéra

Révision du plan de circulation

20/10/2022

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 Louvre Opéra

07 Rappel des réflexions dans le quartier du Sentier 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 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 », pour l'essentiel après les JO 2024.

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
- **A noter : la rue de Rivoli sera intégrée dans le statut « ZTL » et n'aura plus un régime d'accès spécifique à l'échelle du quartier**



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 et 75 % du 1^{er} 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 + 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 :

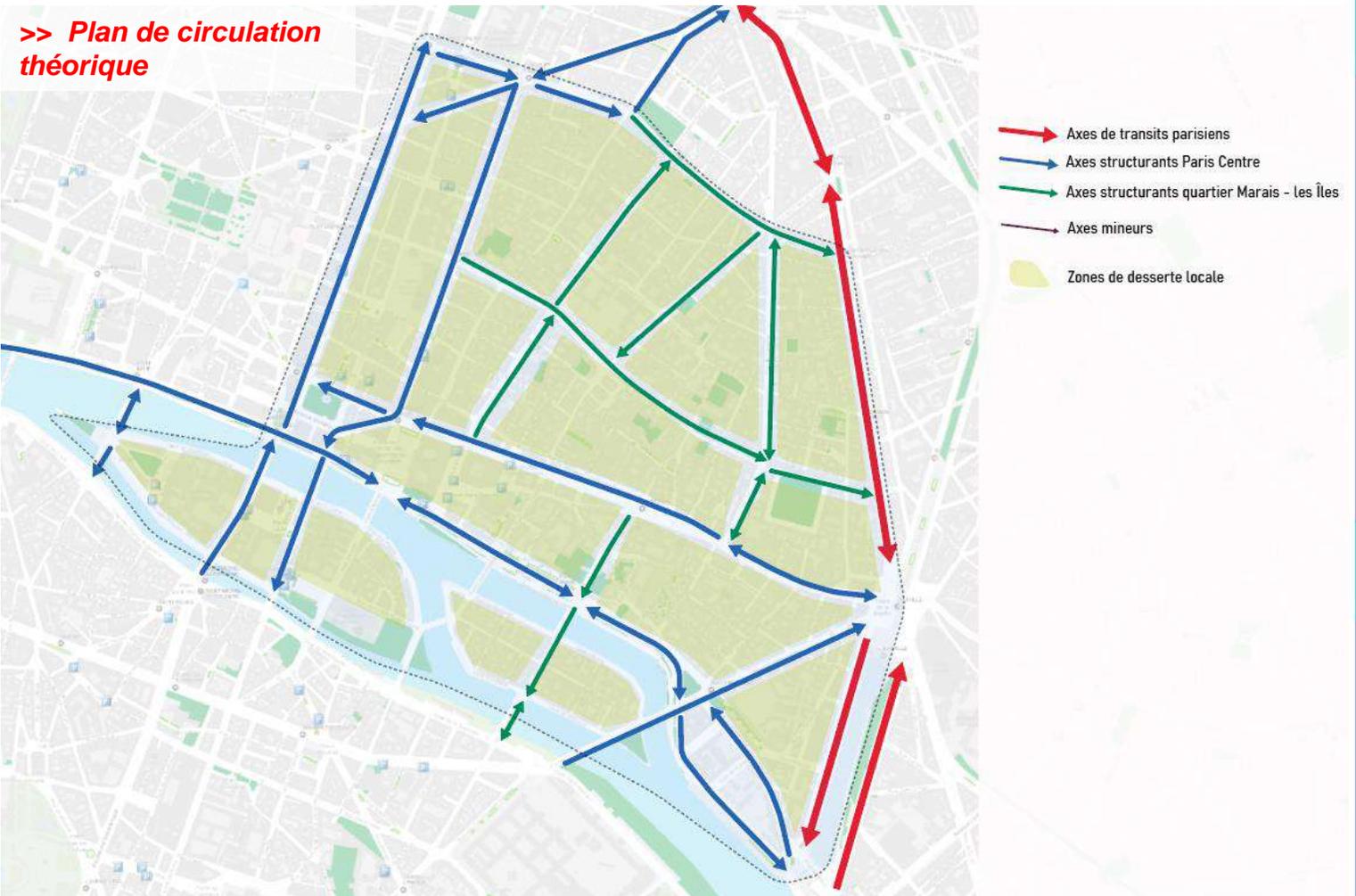
1. **Définir une hiérarchie viaire cohérente et lisible**, en fonction de la capacité des rues à accueillir du trafic et des usages de l'espace public, **pour éviter le trafic de transit sur les voies inadaptées**
2. **Maintenir une certaine « navigabilité » au sein du quartier**, pour éviter les parcours 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

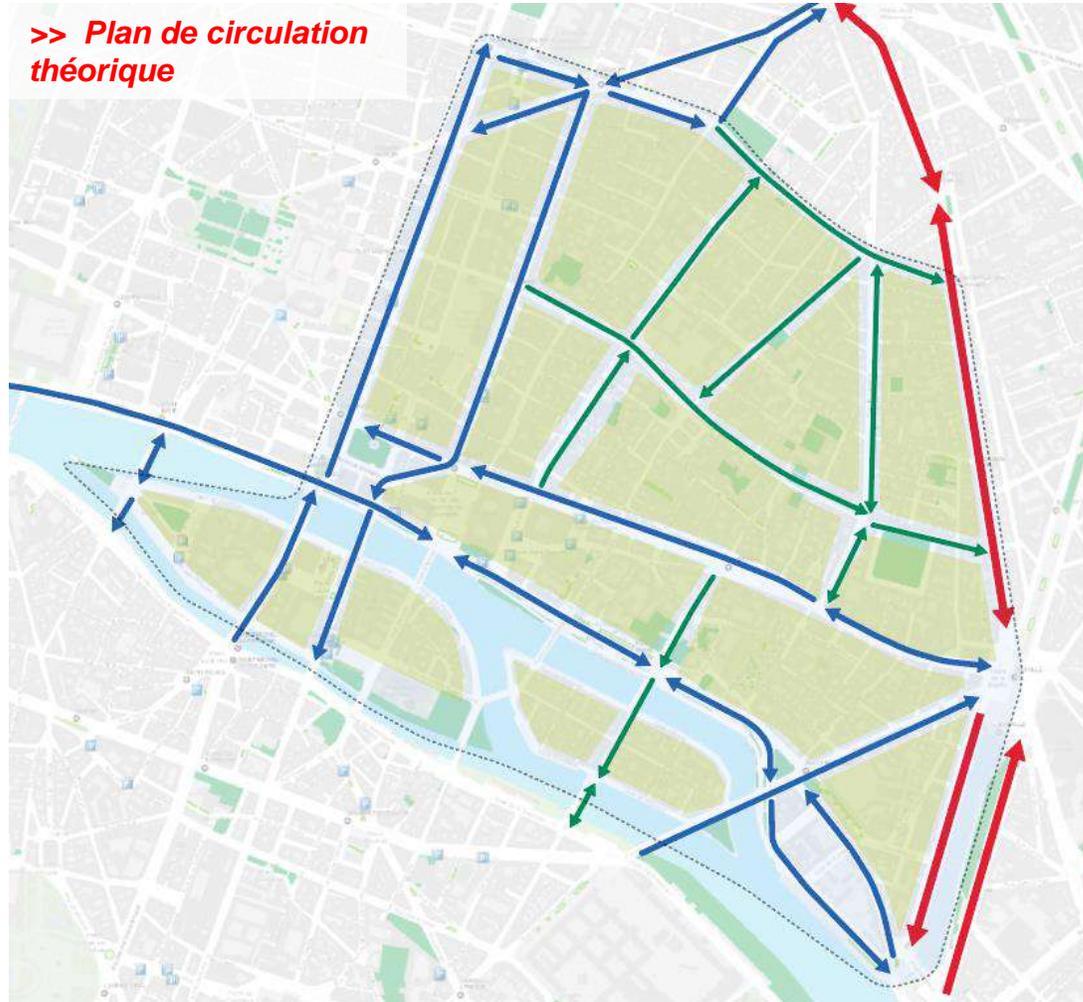


04 La méthode de travail : exemple du Marais

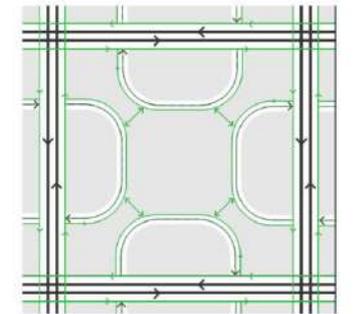
La méthode de travail : Des marguerites sur les voies de desserte

- 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



- Axes de transits parisiens
- Axes structurants Paris Centre
- Axes structurants quartier Marais - Les Îles
- Axes mineurs
- Zones de desserte locale



*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

- **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 ».

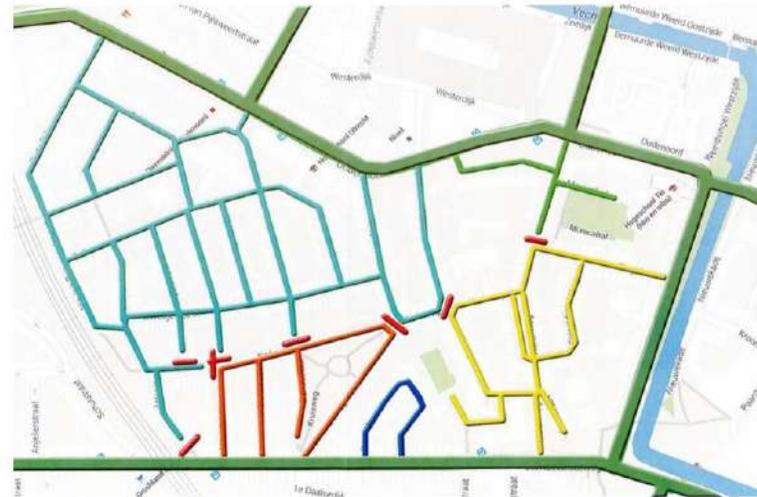
Exemple existant : les alentours de la Place Boieldieu

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

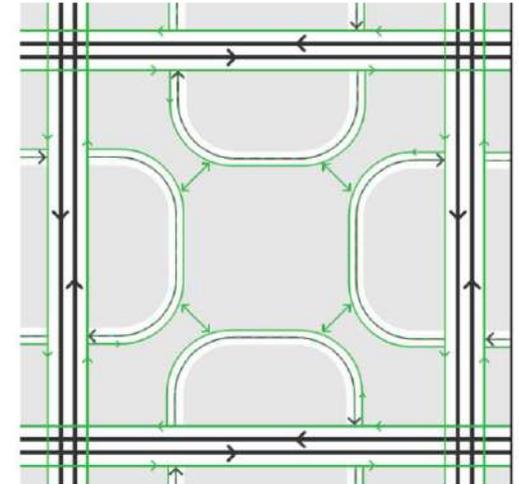
Évaluation des coûts d'aménagement

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"



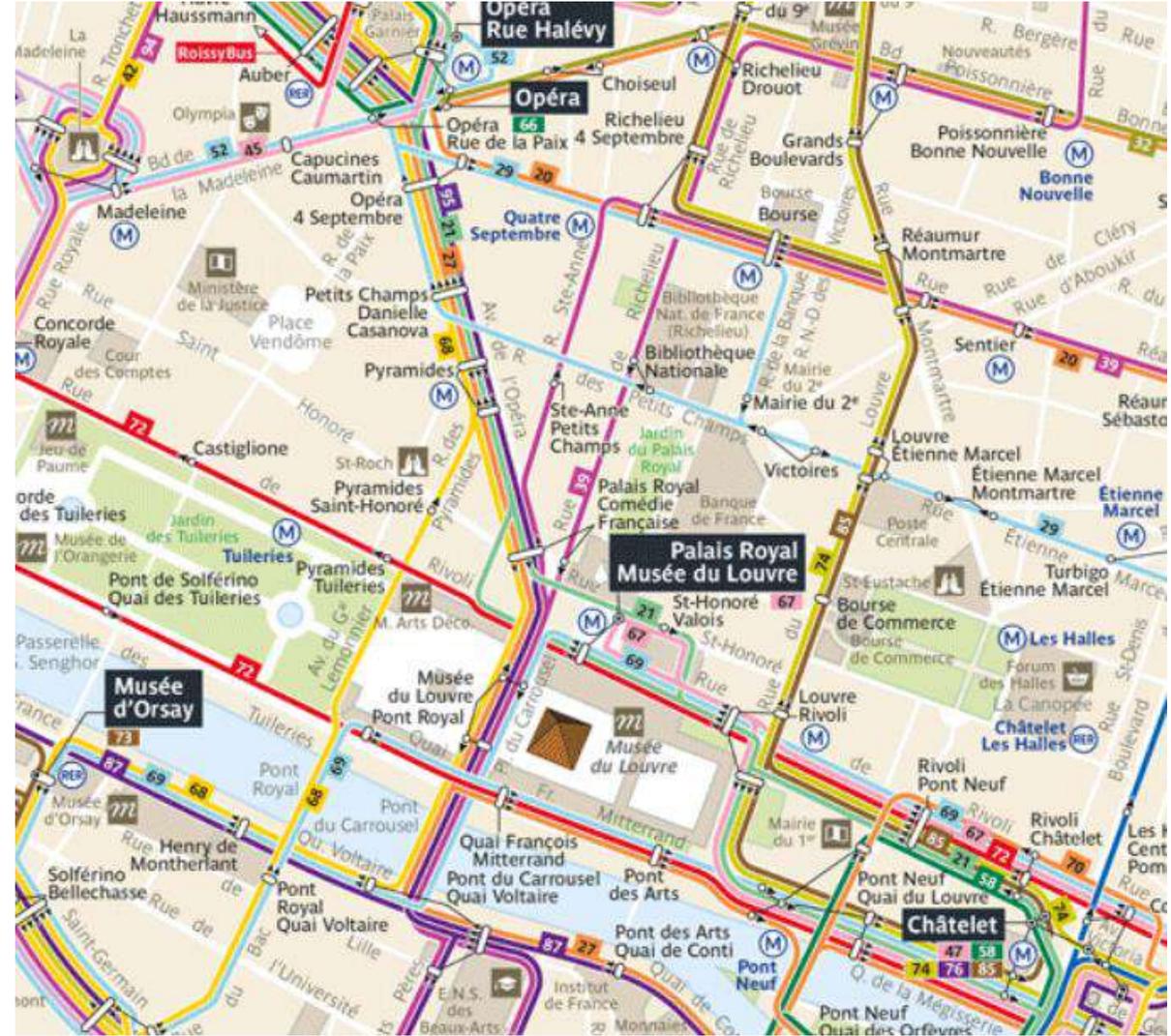
"Principes de grands axes de transit/zone apaisée
Plan de circulation favorable à la vie locale, aux piétons et vélo"
Extrait CEREMA 2021

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, taxis 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 véhicule)	<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

- Plusieurs lignes de bus à prendre en compte qui contraignent les possibilités de changement de sens, surtout à l'Est de l'Avenue de l'Opéra :
 - *Ligne 39 sur les rues de Richelieu (nord>sud) et Saint-Anne (sud>nord)*
 - *Ligne 74 et 85 sur Richelieu (tronçon nord)*
 - *Ligne 29 sur la rue des Petits Champs et la rue de la Banque*
 - *Lignes 21 et 67 sur une portion de la rue Saint-Honoré*

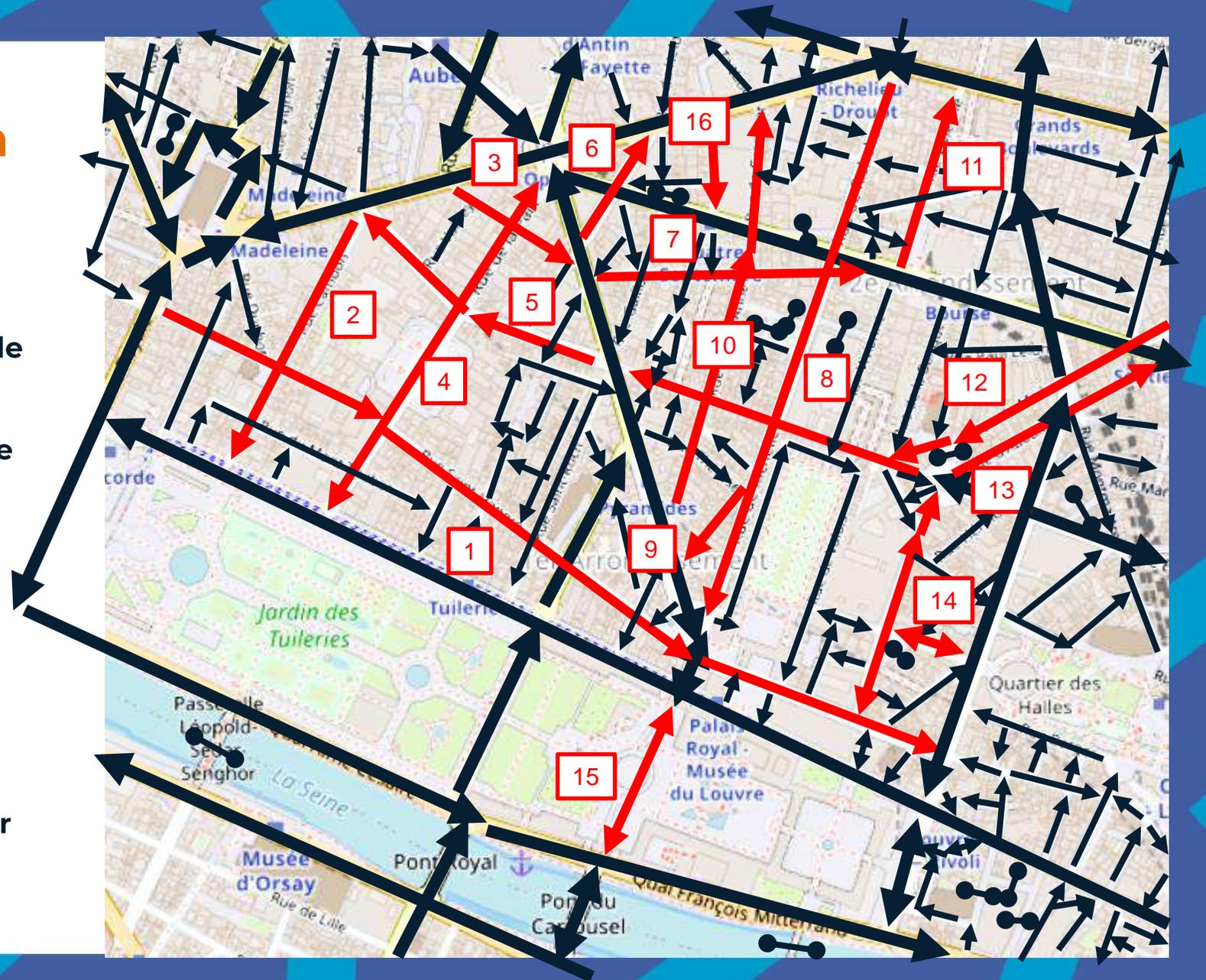


06 Réflexions pour le quartier Louvre Opéra

Itinéraires malins

Dans le quartier Louvre Opéra :

1. Rue Saint Honoré permet de traverser le quartier Ouest -> Est de part en part
2. Rue Cambon permet de descendre vers Concorde en évitant la place de la Madeleine – *présence école*
3. Rue Daunou permet d'éviter le carrefour devant l'Opéra
4. La rue de la Paix traverse tout le quartier Nord <-> Sud
5. L'axe Petits Champs / Casanova / Capucines traverse tout le quartier Est -> Ouest



06 Réflexions pour le quartier Louvre Opéra

Itinéraires malins

Dans le quartier Louvre Opéra (suite) :

6. Rue Louis le Grand permet d'éviter la Place de l'Opéra

7. Rue Saint-Augustin est un raccourci pour éviter la Place de l'Opéra et une partie de la rue du 4 septembre

8. Rue de Richelieu traverse tout le quartier nord>sud et double l'avenue de l'Opéra – *présence écoles rues adjacentes + lauréat budget participatif*

9. Rue Molière : débouché possible de la rue de Richelieu pour rejoindre l'avenue de l'Opéra – *présence école*

10. Rues Saint-Anne et Gramont pour rejoindre les Grands Boulevards en évitant l'avenue et la Place de l'Opéra

11. Rue Vivienne permet d'éviter la rue Montmartre

12. Entrée depuis la rue Thorel (dans le Sentier) permet de rejoindre Poissonnière, Cléry, Mail, Petit Champs jusqu'à Madeleine

13. Rue d'Aboukir traverse le quartier du Sentier depuis la Place des Victoires jusqu'aux Grands Boulevards

14. Rues Croix des Petits Champs et Colonel Driant qui permettent d'éviter une partie de la rue du Louvre

15. Les restrictions de circulation dans les guichets du Louvre (ouverts aux bus et taxis) sont peu respectées

16. Rue de Choiseul permet d'entrer dans le quartier depuis les Grands Boulevards en évitant la place de l'Opéra

06 Réflexions pour le quartier Louvre Opéra

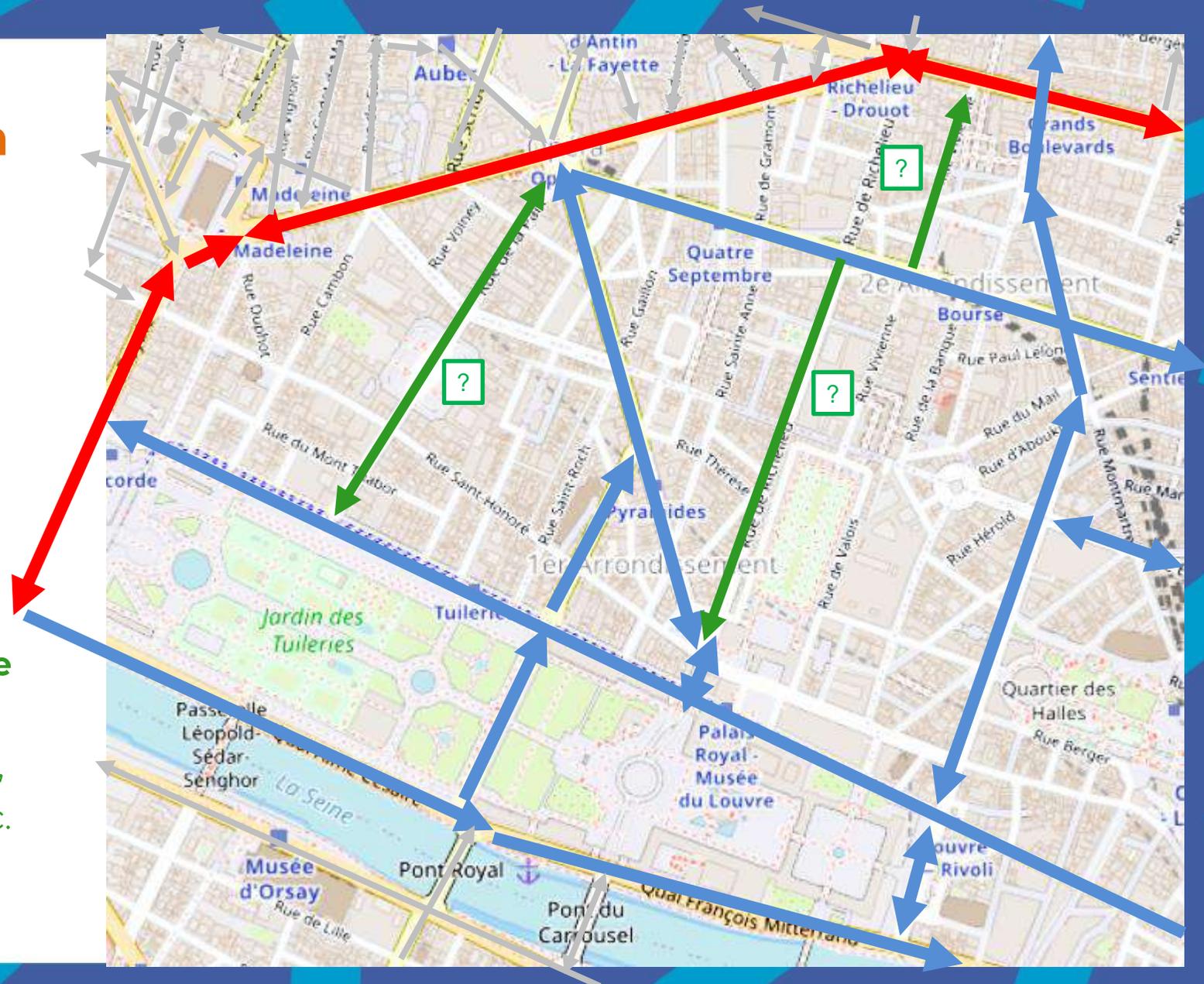
Proposition de hiérarchie viaire :

Axes de transit parisien : les boulevards circulaires en limite de la zone à trafic limité

Axes structurants Paris Centre : les dorsales internes de Paris Centre qui permettent de passer d'un quartier à un autre

Axes structurants quartier Louvre Opéra : des axes de circulation privilégiés par les riverains, livreurs, accès aux parkings souterrains, etc.

Axes mineurs : le reste

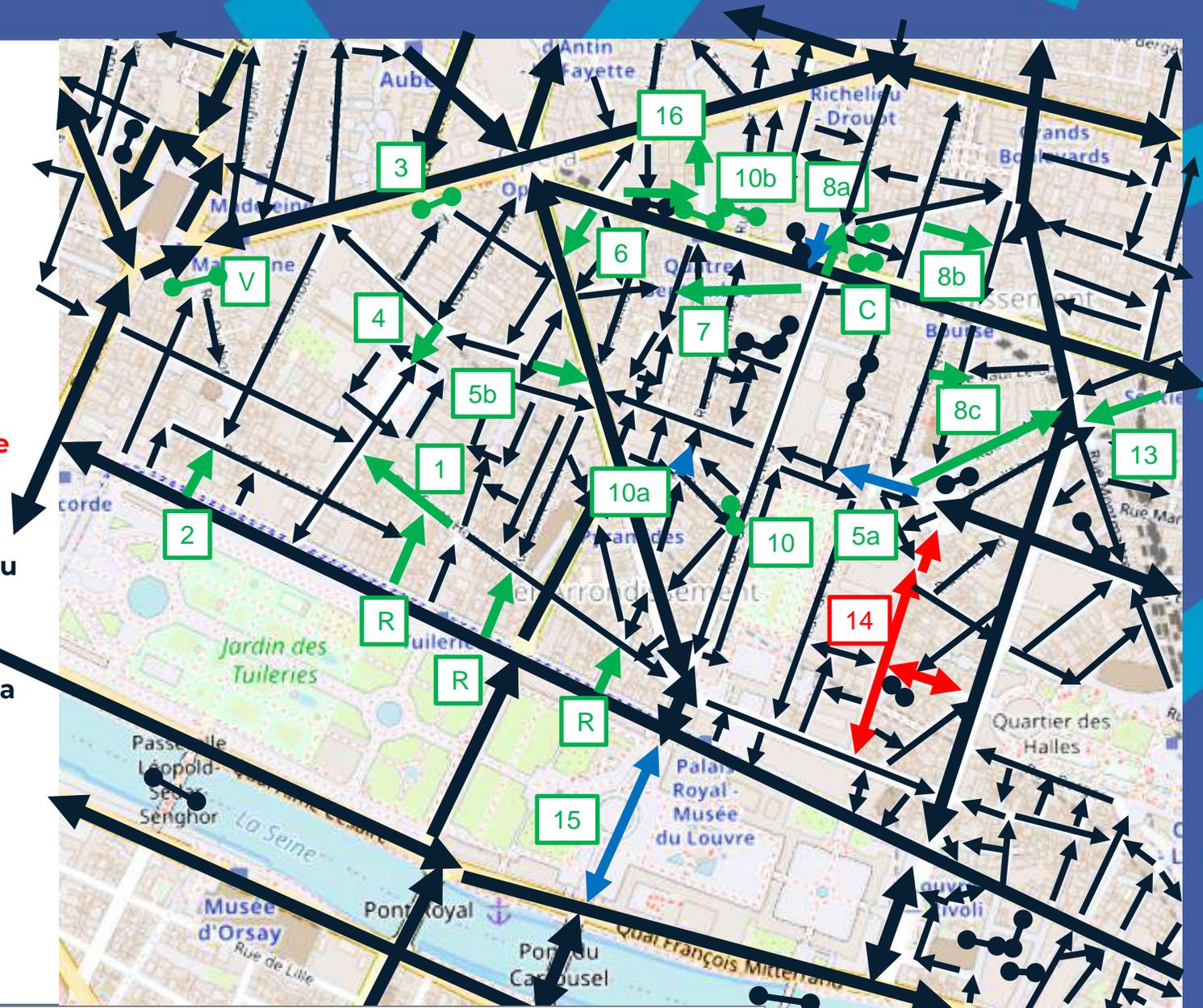


06 Réflexions pour le quartier Louvre Opéra

Evolutions possibles

Dans le quartier Louvre Opéra :

1. Inversion de la rue Saint-Honoré entre Place Vendôme et rue du 29 juillet
2. Inversion du bas de la rue Cambon pour empêcher de rejoindre Rivoli !\ **La préfecture de police s'est opposée en première approche à cette évolution**
3. Fermeture physique de l'accès à la rue Daunou depuis les Grands Boulevards
4. Mise en sens unique nord>sud de la rue de la Paix au nord de la Place Vendôme : la sortie de la place se fait uniquement au sud sur Rivoli
- 5a. Voie bus sur la rue La Feuillade + rue des Petits Champs jusqu'à Vivienne (plus clair et contrôlable que les restrictions d'accès actuelles)
- 5b. Inversion Casanova entre rue du Marché St Honoré et avenue de l'Opéra



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 Louvre Opéra

Evolutions possibles

Dans le quartier Louvre Opéra (suite) :

6. Inversion Louis le Grand entre 4 septembre et Opéra

7. Inversion Saint-Augustin entre Richelieu et Monsigny

8a. Réserver aux bus le débouché de la rue de Richelieu sur la rue du 4 septembre, inverser pour les autres usagers.

8b. Inverser la place de la Bourse pour que les usagers puissent regagner facilement la rue du 4 septembre (via ND des Victoires)

8c. Pour éviter les reports de trafic parallèles à Richelieu dans le sens nord>sud, inverser rues des Petits Pères et du Mail, et le petit tronçon de Paul Lelong

9. Piétonisation possible de la place Mireille : les véhicules venant de la rue Thérèse tournent sur rue Molière

10a. Réserver aux bus la rue Saint-Anne entre rue Thérèse et rue Villedo

10b. fermeture / mise en impasse du sud de la rue Gramont pour casser l'itinéraire (accès parking souterrain maintenu).

11. La rue Vivienne (au nord de Réaumur) reste un axe structurant du quartier

12. Voir 8c. (Sentier)

13. Inversion de la rue d'Aboukir au sud de Réaumur, qui devient une entrée supplémentaire de l'aire piétonne Montorgueil de fait

14. Pas de proposition à ce stade /!\ **rue Croix des Petits Champs est très large, ce qui peut complexifier la mise à sens unique (risque d'excès de vitesse prononcé)**

15. Voie bus à double sens dans les guichets du Louvre (plus clair et contrôlable que les restrictions d'accès actuelles)

16 : Inversion rues d'Hanovre et Choiseul (dont une partie pourrait être fermée à la circulation, comme Michodière aujourd'hui)

C. Piétonisation possible de la rue des Colonnes

R : Réduction du nombre de débouchés sur Rivoli pour maintenir l'apaisement des rues concernées une fois le statut spécifique d'accès à Rivoli fondu dans l'ensemble de la ZTL : rues de l'Echelle, d'Alger et Saint-Roch

V : Piétonisation du début de la rue Duphot dans le cadre de l'aménagement de la « vélorue » Duphot > Chevalier de Saint-George > Saint-Florentin



**PARIS
CENTRE**

Merci ! Échangeons

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