LA VOIE PUBLIQUE ET LE PARTAGE DU TEMPS

Eléments d'analyse

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

octobre 1994

I. INTRODUCTION

- **Les raisons de cette démarche**

En 1992, la charte d'aménagement de Paris a formulé une double ambition pour la voie publique de la capitale :

- poursuivre une politique progressive de maîtrise de la circulation en utilisant au mieux les outils existants tels que la régulation et la gestion du stationnement,
- renforcer la mise en valeur des espaces publics, par l'amélioration du traitement des rues et des places, des plus prestigieuses aux plus locales.

L'idée de tester puis de développer, à Paris, des modes de gestion de la voie publique différents en fonction du temps, permettant tout particulièrement leur fermeture temporaire à la circulation en fin de semaine, s'inscrit dans cette perspective.
Il s'agit en fait de rechercher le meilleur arbitrage possible entre les usages de la voie publique, non pas uniquement en organisant différemment l'espace de la rue, mais aussi en permettant des cycles d'occupation différents dans le temps s'appuyant sur le caractère changeant de la demande de déplacements.

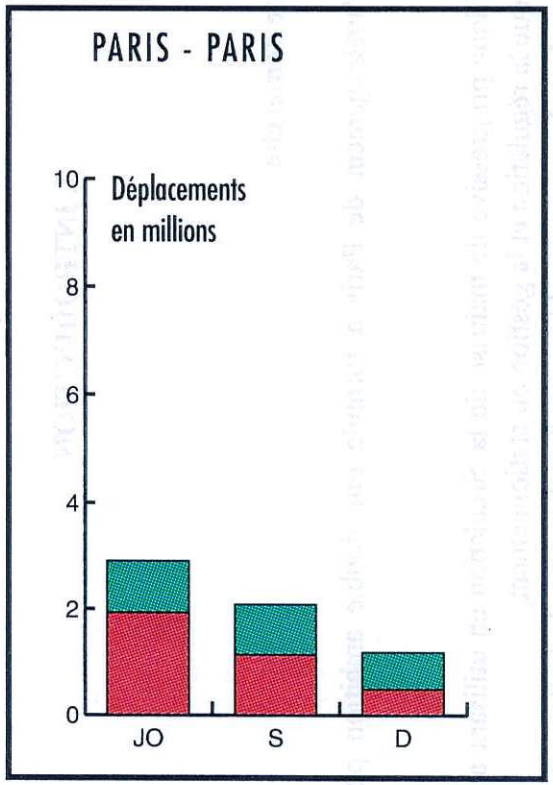
Les avantages d'un tel mode de gestion de la voirie sont sensibles :

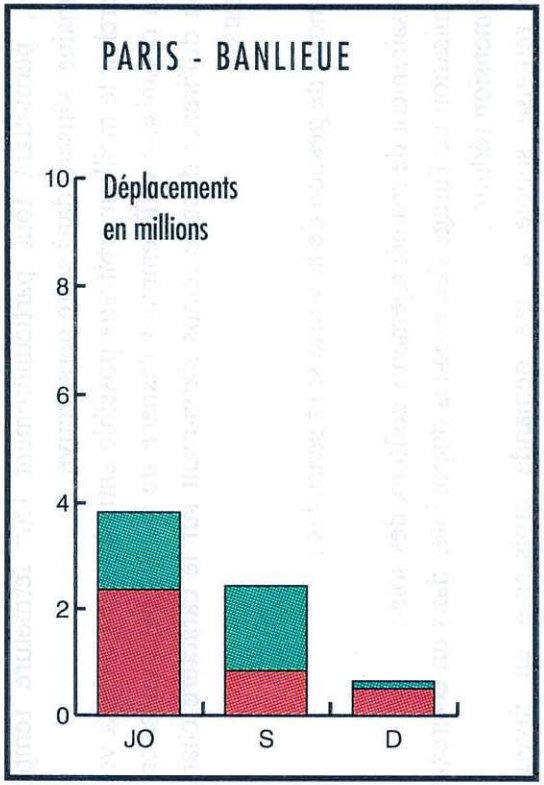
- il n'engage pas nécessairement de réaménagements coûteux des sols ;
- il constitue une optimisation de l'usage des espaces disponibles dans un contexte spatial où ils sont rares et de dimension réduite ;
- il peut offrir une réponse souple à une demande croissante en faveur d'espaces supplémentaires pour les loisirs et la promenade. Celle-ci n'est certes pas aujourd'hui totalement cernée en termes qualitatifs et quantitatifs, mais des expériences comme la fermeture des voies sur berges le 10 juillet 1994 en ont d'ores et déjà illustré le caractère attrayant pour les parisiens.

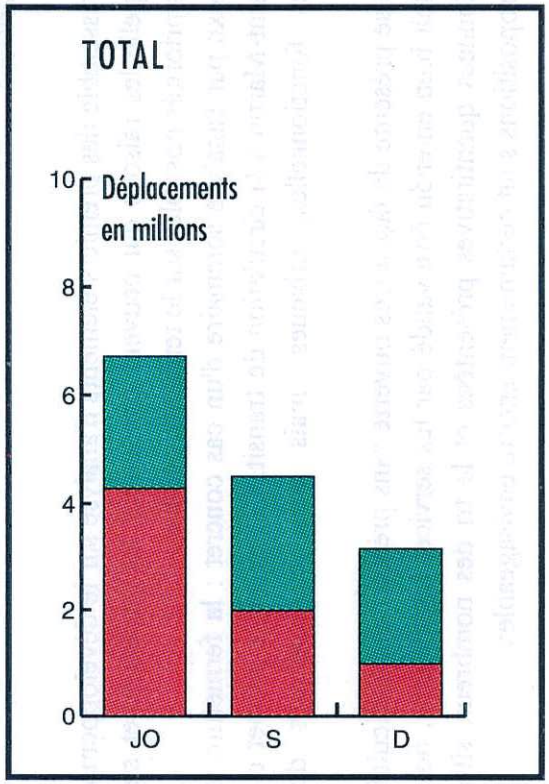
Le présent document rassemble des premiers éléments d'analyse sur le développement de telles actions à Paris. Il rappelle les raisons qui peuvent conduire à les envisager et suggérer des opportunités, voire des priorités possibles sur le territoire parisien.
Il est complété en annexe par l'analyse sommaire d'un cas concret : la fermeture le dimanche des berges du canal Saint-Martin à la circulation de transit. Cet exemple permet d'illustrer les principales contraintes fonctionnelles, urbaines, mais aussi économiques de ce type d'intervention.
Ce travail exploratoire se présente de façon très ouverte sans préjuger des difficultés possibles (cf. rue de Passy). Il doit bien entendu être validé par les services compétents, notamment en ce qui concerne les données quantitatives présentées et le tri des nombreux sites évoqués, d'autant que d'autres propositions sont certainement encore envisageables.

VARIATION DE LA STRUCTURE DES DEPLACEMENTS ENTRE LES JOURS OUVRABLES ET LES FINS DE SEMAINE

(Enquête Globale Transports 91 : Déplacements motorisés des ménages)







TRANSPORTS EN COMMUN

VOITURES PARTICULIÈRES

JO : jour ouvrable
S : samedi
D : dimanche

- **Des flux changeants**

Il est intéressant en premier lieu de revenir sur la question des flux.

Sur l'année :

Le poids des périodes de vacances rejaillit faiblement, en termes statistiques, sur le volume général de circulation. Le total des débits du réseau principal de Paris intra-muros ne baisse en effet que de 10 % environ en juillet et août. Mais cette légère baisse a cependant un impact très marqué sur la fluidité du trafic dans la mesure ou l'on s'éloigne ainsi de la zone de risque dans laquelle la congestion du trafic apparaît à la moindre perturbation, ce qui est le cas en régime ordinaire.

Par comparaison, la chute de fréquentation des transports en commun au mois d'août est beaucoup plus marquée car plus tributaire de la baisse, durant cette période, des déplacements domicile-travail. En outre, le caractère limité de la baisse du trafic automobile que l'on vient d'évoquer peut s'expliquer aussi par le fait qu'un nombre assez grand d'usagers profite de l'allégement attendu du trafic routier pendant les vacances pour se reporter des transports en commun vers la voiture.

- Sur une semaine moyenne :

Les indicateurs de débit évaluent aussi en moyenne à 10 % la baisse globale de volume de circulation sur le réseau principal en fin de semaine par rapport aux jours ouvrables. Mais cette évolution est très variable en fait selon les types d'usagers, le jour (samedi ou dimanche), la nature de la voie, la vocation du quartier et sa situation, mais aussi selon les heures et le type de liaisons.

En réalité, si l'on s'intéresse au seul nombre de déplacements en voiture particulière des ménages de la région (qui représente 70 % du trafic en semaine), celui-ci croît en réalité légèrement le samedi par rapport aux jours ouvrables, la baisse des déplacements en voiture intra-muros (- 5 %) étant plus que compensée par une hausse plus forte des déplacements en voiture Paris-banlieue (+ 9 %). Le dimanche en revanche, le nombre de déplacements des ménages pour les liaisons internes à Paris en voiture baisse très nettement (- 30 %), sans être alors compensé par un surcroît de trafic Paris-Banlieue.

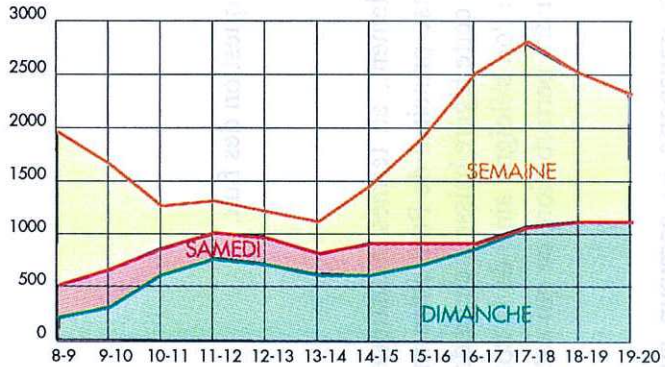
Les graphiques ci-contre, issus des résultats de l'enquête globale transports de 1991 (1), illustrent ce phénomène.

---

(1) Il s'agit de premiers résultats, provisoires, de l'exploitation du fichier fin de semaine de l'EGT 91, qui demandent à être confirmés.

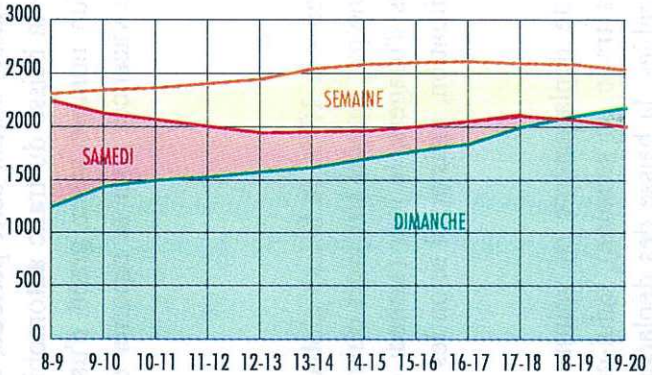
VARIATION DU VOLUME DE LA CIRCULATION SELON LES HEURES ET JOURS DE LA SEMAINE : EXEMPLES TYPES A PARIS

BOULEVARD BERTHIER



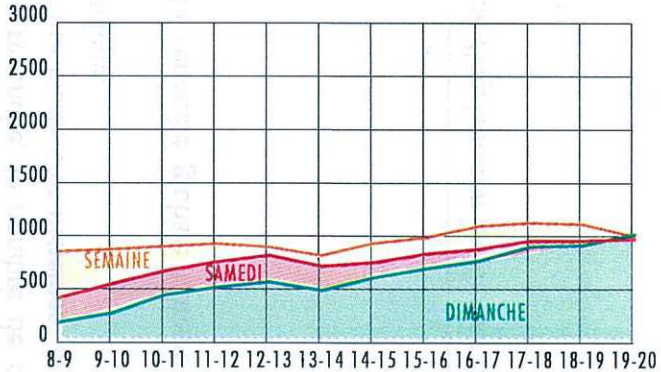
UN GRAND BOULEVARD DE ROCADE DANS LES QUARTIERS PERIPHERIQUES
LE BOULEVARD BERTHIER (17ème arrondissement)

BOULEVARD SEBASTOPOL



UN AXE RADIAL IMPORTANT EN ZONE CENTRALE
LE BOULEVARD SEBASTOPOL (2ème arrondissement)

QUAI DE JEMMAPES ENTRE LA RUE DE LA GRANGE AUX BELLES ET LA RUE LOUIS BLANC



UNE VOIE DE DISTRIBUTION INTER-QUARTIERS
LE QUAI DE JEMMAPES (10ème arrondissement)

Ce résultat peut sembler en première approche contradictoire le samedi avec les chiffres des comptages qui traduisent en fait une baisse globale de l'usage des véhicules automobiles. Ceci provient en partie du fait que l'EGT comptabilise des déplacements et non des véhicules, alors que le taux d'occupation des véhicules est sensiblement plus important le samedi. Il s'explique aussi par la chute du trafic commercial le samedi, trafic qui n'est pas comptabilisé par l'EGT.

Par comparaison, en transports en commun, la baisse du nombre de déplacements en fin de semaine est forte dans tous les cas : elle est de 55 % le samedi par rapport à la semaine, et de 77 % le dimanche par rapport à la semaine. Toutefois, la chute est moins élevée pour les déplacements internes à Paris. Les écarts autour de la moyenne sont également dans ce cas très sensibles selon les heures de la journée du samedi et du dimanche, la nature de la ligne de transports, sa situation en zone centrale ou non, la proximité des grands magasins, et parfois même la saison.

Pour illustrer ces différents cycles d'utilisation des espaces de voirie, les graphiques ci-contre montrent l'évolution des débits horaires de circulation sur quelques tronçons de voie représentatifs : boulevard Berthier, boulevard de Sébastopol, quai de Jemmapes.

Sur ces trois exemples, la baisse globale de trafic en fin de semaine est supérieure à la moyenne de 10 % évoquée précédemment puisqu'elle est comprise entre 20 et 40 %. Mais les écarts autour de la moyenne restent toutefois très démonstratifs.

- <u>Le samedi</u> :

  Une baisse marquée est constatée le samedi matin sur les trois voies, par rapport aux mêmes heures en semaine, en particulier sur la voie périphérique analysée (boulevard Berthier).

  Cette baisse tend à se réduire en fin de matinée et se stabilise pour le reste de la journée à un niveau variable suivant la nature de la voie. Elle reste importante sur le boulevard Berthier (- 60 %). Elle est encore sensible (- 20 %) sur le boulevard Sébastopol, mais apparaît beaucoup plus faible sur le quai de Jemmapes.

  On constate enfin une légère remontée du trafic sur certains axes le samedi soir (bld Berthier et quai de Jemmapes).

- <u>Le dimanche</u> :

  Dans chacun des trois cas étudiés, le niveau le plus bas de circulation est atteint le dimanche matin (- 80 % en général). Après l'heure du déjeuner, le trafic croît de manière progressive le dimanche après-midi pour atteindre en fin d'après-midi un trafic équivalent sinon supérieur à celui du samedi (boulevard Berthier, boulevard de Sébastopol), voire un trafic proche de celui que l'on rencontre en soirée les jours ouvrables comme dans le cas du quai de Jemmapes. C'est l'effet de la rentrée du week-end ou de la simple promenade dominicale.

- **Des motifs de déplacements contrastés**

D'une manière générale, on sait que les jours ouvrables sont marqués par une part importante de déplacements liés au travail et une forte proportion d'utilisateurs des transports en commun. De même le samedi est beaucoup consacré aux achats, et le dimanche aux autres loisirs, ces motifs étant plus consommateurs du mode automobile.

L'exploitation des données de l'EGT 91 sur les déplacements des jours ouvrables et de fin de semaine par motif est en cours et devrait pouvoir éclairer ces comportements. Selon de toutes premières analyses recalées pour l'instant par rapport à l'enquête 1983 :

- la part des déplacements motorisés pour le motif achats est de 36,5 % des déplacements le samedi contre 14 % en jour ouvrable ; elle demeure encore sensible le dimanche (19 %).

- la part des déplacements motorisés liés aux loisirs (1) est de 29 % le dimanche contre 15 % le samedi ;

- le samedi et le dimanche, les déplacements motorisés liés aux affaires personnelles (2) prennent une part croissante (38 % le samedi et 47 % le dimanche).

De même, il convient de rappeler qu'il existe une plus grande élasticité des durées de déplacements en fin de semaine. Les motifs prédominants des déplacements motorisés durant ces périodes (loisirs, affaires personnelles et même achats) n'attachent pas la même valeur au temps que les déplacements liés à la vie professionnelle.

---

(1) regroupe au sens de l'EGT les loisirs, promenades, spectacles, déplacements liés aux cafés et restaurants ;

(2) regroupe au sens de l'EGT les déplacements privés non liés aux loisirs stricto sensu (visites, accompagnements, santé, services rendus ...).

II. ESQUISSE DE METHODE

- **Rappel des pratiques actuelles**

On peut distinguer aujourd'hui principalement deux types de voies gérées de façon variable dans le temps :

- Les voies-marchés (statut ancien existant avant guerre) donnent selon un horaire détaillé, quotidiennement ou plusieurs fois par semaine, la jouissance de tout ou partie de l'espace de la rue aux étals et aux stands de commerces soit riverains, soit concessionnaires.

  Cet usage est d'ailleurs dérivé de celui du marché forain sur voirie, très pratiqué à Paris (35 marchés) et qui de fait engendre parfois une sorte d'annexion de la voie publique, y compris sur chaussée, au profit des usagers du marché, et aussi des véhicules des commerçants (avenue d'Italie, boulevard des Maréchaux, mais aussi les marchés hebdomadaires et les Puces) ;

- Les voies fermées à la circulation en fin de semaine sont exploitées selon un statut défini par la Préfecture de Police. Ces dispositions sont réservées à des cas particuliers : le Pont au Double, face à Notre Dame, et certaines voies circulaires des bois (route des Minimes, avenue de la Reine Marguerite, par exemple).

Plus exceptionnellement, interviennent également des fermetures spécifiques à la circulation pour diverses occasions :

- cortèges, défilés, manifestations diverses,
- fêtes de rues (14 juillet, fête de la musique, foires à la brocante),
- mais aussi crues de la Seine, travaux, accidents.

Pour gérer ces "états variables" du réseau, la Direction de la Voirie et la Préfecture de Police s'appuient entre autre sur les outils de régulation en cours d'installation progressive sur l'ensemble de Paris.

Il s'agit d'un outil permettant une réelle souplesse d'exploitation, capable, en principe, de répondre à des situations non seulement exceptionnelles mais aussi de répondre à des configurations types du réseau de voirie, pouvant inclure la fermeture occasionnelle mais régulière de certains maillons.

- **Des précautions nécessaires**

L'idée de généraliser un tel mode de gestion sur d'autres grands axes parisiens, mais aussi dans les quartiers doit tenir compte des expériences déjà acquises et amène bien évidemment à se poser la question des moyens techniques, humains et financiers de chaque action (signalétique, surveillance, coût de remise en régime normal). A cet égard, il convient de bien analyser chaque projet de fermeture temporaire dans son environnement et en tenant compte du rôle de la voie : il est clair par exemple que des mesures de fermetures de petites voies locales dans les quartiers seraient plus légères à mettre en oeuvre. En tout état de cause, les discussions engagées avec la Direction de la Voirie, et les enseignements que l'on peut tirer du test sur le Canal St-Martin présenté en annexe, amènent à suggérer certains principes directeurs parmi lesquels un tri devra être fait :

1. Engager des mesures claires, aisément mémorisables et ne pas en faire trop ; éviter notamment les horaires trop compliqués, où les périodicités variables (type 3ème samedi du mois ...) ;

2. offrir des itinéraires d'accès aisément identifiables pour les habitués permettant la desserte et l'accès à leur parking à tous les riverains ;

3. préférer les mesures physiques de fermeture (type barrières) au simple panneau réservé aux riverains de tel jour à tel jour ..., en prévoyant d'enlever le stationnement de surface (comme pour les marchés) ;

4. prévenir en amont, grâce à une signalétique appropriée et jalonner les itinéraires alternatifs lorsqu'il y a du trafic de transit sur le tronçon de voie à fermer ;

5. contrôler les effets de reports, y compris les jours de fin de semaine où la demande de repos est légitime pour les zones limitrophes éventuellement concernées ;

6. éviter une trop grande ambition sur les tronçons à fermer, en intégrant le fait que la fermeture d'une section de voie entraîne une diminution de l'usage sur les tronçons amont et aval, par anticipation des usagers.

- **Une classification possible**

La description des opportunités nouvelles peut être organisée selon quatre thèmes, qui servent, dans la suite de cette note, de support à un relevé le plus large possible des voies ou groupes de voies susceptibles à terme de faire l'objet de telles mesures.

Ces thèmes sont les suivants :

1. *Résoudre des conflits d'usage sur certains grands sites à vocation commerciale ou culturelle. Il peut s'agir :*

   - De quartiers regroupant plusieurs îlots, ou de groupes d'îlots, à forte densité de commerces ou d'équipements culturels (quartier Saint-Lazare, abords des Grands Magasins, St-Germain des Prés).
     Sur certains des secteurs cités, la vocation tertiaire mais aussi commerciale du bâti riverain peut induire une fréquentation très différente entre la semaine et le samedi, ce qui peut être de nature à faciliter un mode de gestion de l'espace alterné en faveur de l'une ou de l'autre de ces catégories d'usagers.

   - De rues où se cristallisent des conflits d'usages, généralement entre la circulation automobile et la fréquentation piétonne sur les trottoirs, surtout le samedi : rue de Rennes, Chaussée d'Antin, rue de la Roquette.

2. *Développer les loisirs et la flânerie sur les lieux à fort attrait touristique. On peut citer à cet égard :*

   - Certains tracés prestigieux ou particulièrement attrayants du paysage de Paris mais qui constituent d'importants maillons de circulation. Il peut-être intéressant pour ceux-ci de libérer au profit des piétons et des vélos, en fin de semaine où pendant les périodes de vacances, une partie des espaces voués à la circulation. Dans cette catégorie peuvent être regroupées les berges de la Seine (voie express), les Champs-Elysées, tout ou partie de l'avenue de l'Opéra, etc...

   - Des portions de voies plus courtes, à proximité des grands monuments ou des lieux à forte fréquentation (comme le Pont au Double par rapport à Notre Dame périodiquement coupé à la circulation ou la place du Carroussel par rapport au Louvre). Ces voies apparaissent autour des grands pôles touristiques parisiens comme de véritables lieux "satellites" qui peuvent être inclus dans la zone d'influence de l'équipement durant les périodes de forte fréquentation touristique. Ainsi pourraient être cités encore : le pont d'Iéna entre le Trocadéro et la Tour Eiffel, la place du Tertre, la place Colette, etc.

3. *Relier certains grands itinéraires de promenade ou de tourisme :*

Certaines options de la Charte d'aménagement de Paris, reprises dans le SDRIF, et récemment évoquées dans le projet de Plan Vert Régional, consistent à développer, à l'échelle de l'agglomération, de grands parcours de promenade affectés à des modes autres que l'automobile : dans Paris intra-muros, et particulièrement dans la zone centrale, la fermeture temporaire à la circulation de certains axes choisis de manière judicieuse permettrait de concrétiser un principe de maillage de ces itinéraires en trouvant les "chaînons manquants" de ces grands tracés potentiels : rue du Colonel Driant, les quais du canal Saint-Martin, l'avenue Winston-Churchill (Grand Palais).

4. *Favoriser la vie locale en offrant de manière temporaire des espaces de loisirs supplémentaires dans les quartiers :*

- Chaque arrondissement parisien s'organise autour d'un ensemble de points d'intérêts, lieux d'ancrage de la vie de quartier, par tradition historique, ou en raison de l'usage (commerces ...), ou encore parfois simplement du fait de l'attraction créée par un ou plusieurs équipements. Ces espaces deviennent de fait des lieux de destination pour la promenade locale (le "tour du quartier"). Reflets de l'ambiance des "villages" de Paris, ou plus modestement lieux de respiration et de calme (au bord d'un jardin par exemple), ces espaces de promenade correspondent pour beaucoup à des déplacements courts, venant parfois du voisinage, et comportent donc sans doute une part non négligeable de personnes à mobilité limitée.

  Déjà pratiquée exceptionnellement à l'occasion de fêtes ou d'événements particuliers sur certaines voies, la fermeture temporaire à la circulation automobile pourrait être mise en oeuvre de manière plus fréquente sur les voies de quartiers, en liaison ou non avec des manifestations (foire, brocante), mais aussi de manière régulière (voies bordant les parcs et jardins).

  Il est possible d'imaginer aussi un système tournant de fermetures temporaires concernant successivement différents centres de quartiers.

III. PREMIERES PROPOSITIONS

Une première représentation, bien entendu non exhaustive, d'espaces potentiels tirés de la grille d'analyse précédente est indiquée page 19.

Comme on l'a indiqué, le premier thème rassemble les aires d'influence des grands sites commerciaux et culturels de Paris. Le type de fréquentation en est assez typé : le samedi principalement, le dimanche pour certains commerces très ciblés ; prédominance de déplacements "finalisés" pour lesquels la flânerie et le lèche-vitrines ont leur part à condition que les facilités d'accès soient bonnes et la durée du parcours modérée. Une partie de cette clientèle accède d'ailleurs au site en voiture particulière et participe donc directement à la concurrence d'usage entre voitures et piétons.

Les trois thèmes suivants s'organisent tous autour d'une fréquentation beaucoup plus liée à la promenade, aux loisirs, dont les caractéristiques sont beaucoup plus variables (durée, origine, ...) qui intéressent des modes multiples : promenade à pied, deux roues mais aussi patins à roulettes, ou skateboard, voire encore d'autres jeux ou activités de détente.

Certaines voies peuvent en fait être concernées par plusieurs thèmes. L'intérêt d'y développer des fermetures temporaires devrait donc y apparaître renforcé.

Par ailleurs, le croisement ou la juxtaposition de voies susceptibles de justifier une fermeture temporaire, peut faire apparaître des correspondances entre ces voies même si leur caractère diffère : ainsi le voisinage d'une voie très commerçante et d'une rue particulièrement calme peut-il, par exemple, engendrer des synergies de parcours et d'itinéraires et renforcer l'intérêt d'envisager, de manière périodique, une fermeture à la circulation.

On peut ainsi imaginer des continuités d'itinéraires Est-Ouest, en partie centrale, de la Place des Vosges au Palais Royal par la rue des Francs-Bourgeois et la rue du Colonel Driant ; mais aussi Nord-Sud par Montsouris - Arago - Mouffetard ; ou encore un itinéraire Monceau-Batignolles, ...

Il convient enfin de souligner que l'ensemble des fermetures évoquées ci-après représentent de simples pistes de travail qui ne préjugent en aucun cas de la faisabilité de chacune d'entre elles. Cela est tout particulièrement vrai pour les propositions liées à la vie locale qui demandent en fait une connaissance très fine des quartiers. Les indications suggérées appellent donc des rectifications et des compléments de la part des services les plus "au contact" des quartiers, notamment vis-à-vis des accès aux parcs de stationnement publics et privés.

Par ailleurs, comme on le constatera, cette approche peut recouper ou compléter des réflexions engagées sur l'aménagement des secteurs sensibles ou des quartiers tranquilles. En outre, les voies des Bois, qui relèvent d'une autre approche, n'y figurent pas.

Ces réserves étant rappelées, les propositions sont les suivantes :

- **Les fermetures exceptionnelles**

Organisées 5 à 10 fois dans l'année à l'occasion de fêtes ou d'événements saisonniers particuliers, elles peuvent concerner :

1. *Les grands tracés prestigieux*

- Une partie des voies sur berges, voire dans certains cas leur totalité sur les quais bas, certains dimanches de printemps et d'été, aux solstices, etc ;

- Le pont Alexandre III et l'avenue Winston-Churchill, le secteur dit des expositions au bord du fleuve ;

- L'avenue des Champs-Elysées entre l'Etoile et le Rond-Point des Champs Elysées, voire la Concorde ;

- Les Grands Boulevards, entre l'Opéra et le secteur Bonne Nouvelle, qui à l'occasion de foires ou de manifestations ponctuelles, pourraient retrouver l'esprit "boulevardier" (fête du Cinéma, par exemple) ;

- Tout ou partie du cours de Vincennes, la place de la Nation, pour retrouver de manière plus modeste les anciens usages de ce cours de promenades (Foire du Trône).

2. *Des sites plus ponctuels liés à des pôles de tourisme*, dont la fermeture pourrait être envisagée dans les grandes pointes de fréquentation touristique : Pâques, 1er Mai, Pentecôte, Ascension, etc :

- Le Pont d'Iéna,
- La Place du Carrousel,
- Le Boulevard de Clichy (entre Pigalle et Blanche par exemple), avec ou sans le maintien du stationnement des autocars.

3. *Certaines grandes voies commerciales,* bordées par des commerces fonctionnant par pointes (périodes de soldes) peuvent également être citées :

- Boulevard Haussmann au droit de l'ensemble formé par le Printemps et les Galeries Lafayette, en réservant les accès aux parkings ;
- Rue de Rivoli entre la Rue des Halles et la Rue du Louvre (report par le souterrain des Halles) et sans réévoquer dans l'autre sens, Nord-Sud, la fermeture du boulevard de Sébastopol au droit de l'axe les Halles-Beaubourg) ;
- Boulevard Montparnasse entre la place du 18 Juin 40 et le bld Raspail ;
- Boulevard St-Germain, sur certains tronçons centraux ;
- Boulevard de Belleville entre la rue de Belleville et la rue Oberkampf.

- **Les fermetures plus fréquentes, voire régulières**

Repérées par arrondissement, ces propositions intéressent suivant le cas des voies locales très commerçantes, des voies d'agrément local (rues de "villages", voies bordant les jardins et squares, voies calmes), ou des itinéraires de promenade, reliant les lieux pittoresques dans les quartiers, mais peuvent aussi concerner des grandes voies plantées à valoriser.

Chaque voie est donc repérée par rapport à son thème dominant, sachant, comme il a été dit précédemment, que plusieurs d'entre eux peuvent se superposer. Des jours préférentiels, voire des demi-journées de fermeture à la circulation sont également suggérés.

- *1er arrondissement :*

- rue St-Honoré entre la rue Cambon et la place A. Malraux (Voie commerçante, agrément local : fermeture possible samedi et dimanche) ;
- rue du Roule et rue des Prouvaires dans son prolongement (voies commerçantes : le samedi) au Nord de la rue de Rivoli ;
- rue du Colonel Driant (Promenade Palais Royal ↔ Les Halles : samedi ou dimanche) ;
- rue Vivienne (Palais Royal ↔ Passage couvert, la Bourse, les boulevards : le samedi ou le dimanche).

- *2ème arrondissement :*

Principe d'accès réservé à l'étude dans le secteur Bonne Nouvelle en partie Nord ; secteur déjà opérationnel en partie Sud.

- *3ème arrondissement :*

- rue de Bretagne (commerces, agrément local : samedi et dimanche) ;
- et éventuellement rue Perrée, au droit du square du Temple ;
- voies bordant le square E. Chautemps (dimanche) ;
- -St-Nicolas des Champs (parvis : dimanche).

- *4ème arrondissement :*

- rue des Francs Bourgeois (commerce, Agrément local) ;
- rue des Deux Ponts ? (sous réserve des reports) ;
- place des Vosges et la rue de Birague ;
- éventuellement créer dans le secteur du Marais un itinéraire des hôtels particuliers.

- *5ème arrondissement :*

- rue Mouffetard (le dimanche - samedi peut-être - commerce, agrément local, promenade) ;
- rue St-Jacques entre la rue Soufflot et rue Gay-Lussac (commerce, agrément local : samedi matin au moins) ;
- devant la Mosquée ;
- rue des Ecoles et (ou rue Pierre Brossolette), le dimanche.

- *6ème arrondissement :*

- rue du Four (samedi)
- rue de Buci (samedi et dimanche) et voies attenantes (commerces)
- rue St-André des Arts (samedi et dimanche) sous réserve de la perception actuelle des difficultés passées ;
- rue de Rennes en partie Sud (Commerces : le samedi) ;
- rue Vavin (Commerce, agrément local : samedi et dimanche) ;
- rive Ouest de l'avenue de l'Observatoire (promenade), éventuellement rive Est et traversée de la rue Auguste Comte vers le jardin du Luxembourg ;
- partie Est de la rue de l'Ecole de Médecine (promenade : le dimanche) ;
- rue de Seine (promenade touristique : le dimanche).

- *7ème arrondissement :*

- voies riveraines du square de Cambronne ;
- rue St-Dominique (commerce : le samedi) ;
- voies riveraines de l'église Saint-François Xavier.

- *8ème arrondissement :*

- rue La Boétie partie Ouest (commerce : samedi) ; *
- rue de Provence (commerce : samedi) ; *
- rue de Mogador (commerce : samedi) ; *
- rue Joubert et partie ouest de la rue de la Victoire (commerce : samedi) ; *
- voies riveraines du square Louis XVI et du square Marcel Pagnol ;

- *9ème arrondissement :*

- faubourg Montmartre au Sud (commerce et agrément local : samedi et dimanche) ;
- rue des Martyrs (commerce et vie locale : samedi et peut-être l e dimanche) ;
- avenue Trudaine et voies riveraines du square d'Anvers (vie locale : le dimanche) ;
- voies bordant le square de Montholon (dimanche).

---

* *en l'attente de mesures plus lourdes liées à la réorganisation de la circulation sur le secteur Saint-Lazare.*

- *10ème arrondissement :*

- rue des Recollets (dimanche) ;
- quai de Valmy (Promenade et vie locale : dimanche) ;
- faubourg St-Denis Sud (Commerce et vie locale : samedi et dimanche).
- rue des Petites Ecuries (samedi, sous réserve des possibilités de reports) ;
- éventuellement abords de l'église St-Vincent de Paul.

- *11ème arrondissement :*

- rue de Charonne entre la rue de Lappe et la rue du Faubourg Saint-Antoine ;
- rue de la Roquette entre la Bastille et la place Léon Blum (commerce et vie locale : samedi) ;
- rue de Montreuil entre la rue Faidherbe et la rue St-Bernard (vie locale, commerces : samedi et dimanche) ;
- voies riveraines des squares de la Roquette et Maurice Gardette (dimanche) ;
- contre-allées de la place Léon Blum (dimanche).

- *12ème arrondissement :*

- place d'Aligre et rue d'Aligre (commerces et vie locale : samedi et dimanche) ;
- avenues de Bouvines, de Taillebourg, du Bel-Air (vie locale et promenade ; le dimanche) ;
- rue Sibuet (promenade, vie locale : dimanche) ;
- rue de Charenton entre la Mairie et la rue Proudhon (le samedi ?) ;
- rue Abel partie Nord (dimanche) ;
- rue du Rendez-vous et rue Marsoulan en partie Sud (vie locale : dimanche) ;
- voies riveraines des squares Georges Méliès et Emile Kohn (vis locale : dimanche) ;
- partie Sud du boulevard Carnot et la rue E. Laurent (vie locale : dimanche) ;

- *13ème arrondissement :*

- rue Dunois (vie locale : dimanche) ;
- abords du square de Choisy (vie locale : dimanche) ;
- contre-allées de la Place d'Italie (vie locale : dimanche) ;
- contre-allées de la Porte d'Italie (vie locale : dimanche) ;
- contre-allées de la place Paul Verlaine (vie locale : dimande) ;
- voies riveraines du square Eloïse et Abelard (vie locale : dimanche) ;
- rue des Peupliers (itinéraire éventuel) ;
- abords du square le Gall (notamment rue Croulebarbe, mais problème de revêtement) ;
- avenue Léon Bollée, avenue Boutroux (le dimanche).

- *14ème arrondissement :*

- bld Edgar Quinet : terre-plein et rive Sud (promenade, vie locale, dimanche) ;
- rue Emile Richard (promenade : dimanche) ;
- rue de la Gaité et Sud de la rue Montparnasse (samedi) ;
- rue de l'Ouest en partie Nord (samedi) ;
- rues Daguerre et Gassendi (samedi) ;
- rue Olivier Noyer (vie locale : dimanche) ;
- rue Didot en partie Nord (samedi) ;
- des sections des avenues Marc Sangnier, Ernest Reyer, Paul Appell (voies de ceinture) (samedi et dimanche.

- *15ème arrondissement :*

- rue de Cronstadt (accès au parc Georges Brassens : le dimanche)
- rue Blomet en partie (promenade et vie locale : samedi ou dimanche) ;
- voies riveraines du square Adolphe Chérioux
- rue Léon Séché
- partie Sud de la rue du Commerce (samedi) ;
- partie Est de la rue des Entrepreneurs (le dimanche) ;
- voies riveraines du square Saint Lambert (le dimanche) ;
- rue St-Charles entre Emile Zola et Convention (samedi) ;
- rue du Clos Feuquières (le dimanche) ;
- rue Albert Bertholomé (le dimanche) ;
- abords du square du docteur Calmette (samedi et dimanche) ;

- *16ème arrondissement :*

- rue d'Auteuil en partie Est (le samedi) ;
- rue de Passy entre Place de la Muette et rue de Costa-Rica (Voie commerçante : samedi et sous réserves de la perception actuelle des projets passés) ;
- rue des Belles Feuilles/rue St-Didier (voie commerçante : samedi) ;
- voies en bordure du Jardin de Ranelagh (voies de promenade : dimanche) ;
- place des Etats-Unis (le dimanche).

- *17ème arrondissement :*

- avenue des Ternes entre l'avenue Mac Mahon et la place des Ternes (voie très commerçante : fermeture le samedi sauf accès parking) ;
- voies bordant le square des Batignolles (agrément local : samedi et dimanche) ;
- rue Legendre entre la place de Lévis et la rue de Rome (agrément local et commerces : samedi et dimanche) ;
- abords du marché couvert des Ternes (place commerçante : samedi et dimanche) ;
- avenue Brunetière ;
- voies riveraines du square des Epinettes ou du square du quartier de la Jonquière ;
- rue André Bréchet.

- *18ème arrondissement :*

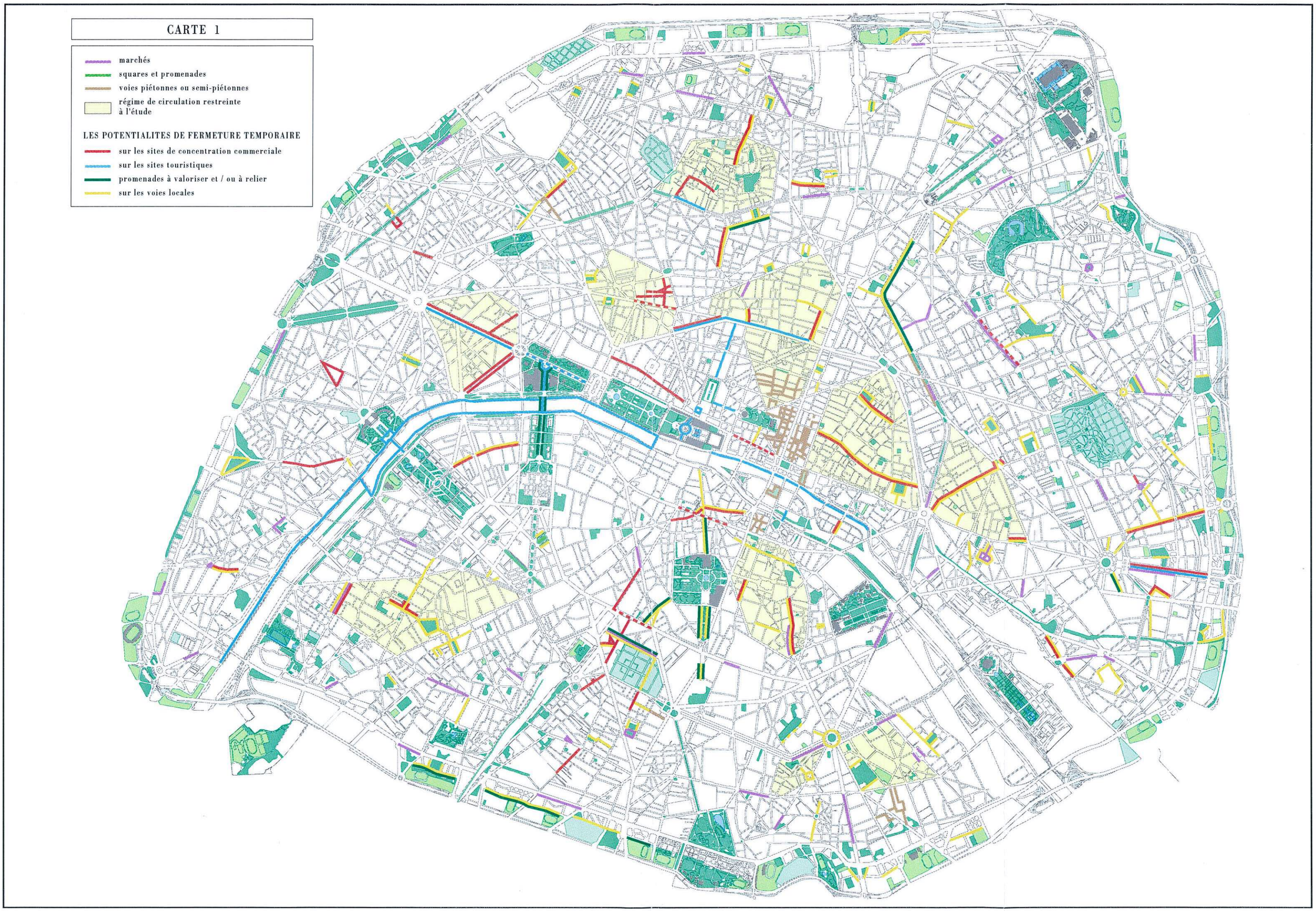
- rue Lepic en partie Sud (rue commerçante, agrément local : samedi et dimanche matin) ;
- rue des Abbesses (rue commerçante, agrément local : samedi et dimanche matin) ;
- rue du Mont Cenis (rue commerçante, agrément local : samedi et dimanche matin) ;
- rue de la Goutte d'or (?) ;
- voies riveraines du square et de l'église St-Bernard (samedi et dimanche) ;
- voies riveraines du square St-Hélène ou du square de Clignancourt (le dimanche) ;
- rue de la Madonne, autour du square (le dimanche) ;
- rue Charles Hermitte (le dimanche).

- *19ème arrondissement :*

- rue de Meaux en partie (rue commerce, agrément local : samedi) ;
- rue du Jourdain (samedi) ;
- avenue Secrétan (samedi ou dimanche ; en partie seulement) ;
- boulevard Sérurier (au droit du square de la butte du Chateau rouge), mais problème de pente ;
- rue Mathis (vie locale : samedi et dimanche) ;
- Sente des Dorées.

- *20ème arrondissement :*

- rue d'Avron en partie (rue commerçante, vie locale : samedi) ;
- rue de la Réunion (samedi et dimanche) ;
- rue de la Bidassoa ou rue Sorbier (dimanche) ;
- rue de Lagny au droit de square Sarah Bernahrt (dimanche) ;
- rue Louis Lumière entre la rue Jean Veber et la rue Harpignies (dimanche) ;
- voies obliques débouchant porte de Montreuil Ouest (à voir avec le marché aux Puces) ;
- rue Dulaure (samedi et dimanche) ;
- abords du square Edouard Vaillant (dimanche) ;
- rue Piat (dimanche) ;
- rue des Couronnes (dimanche) ;
- rue Saint-Blaise en partie Nord.


CARTE 1
marchés
squares et promenades
voies piétonnes ou semi-piétonnes
régime de circulation restreinte à l'étude
LES POTENTIALITES DE FERMETURE TEMPORAIRE
sur les sites de concentration commerciale
sur les sites touristiques
promenades à valoriser et / ou à relier
sur les voies locales

ANNEXE

LA FERMETURE A LA CIRCULATION DES QUAIS DU CANAL SAINT-MARTIN LE DIMANCHE APRES MIDI

- **Objectifs**

Le canal Saint-Martin, dans le 10ème arrondissement, constitue l'une des séquences les plus intéressantes de l'ensemble du tracé des berges et des canaux.

Attrayant par ses qualités propres, le canal Saint-Martin est aussi prolongé au Nord par le Bassin de La Villette, dont les berges sont progressivement réaménagées, et au Sud par le boulevard Richard Lenoir, dont la réhabilitation est en voie d'achèvement. Il peut donc former le maillon central de grands itinéraires de promenade qui mèneront à terme au Nord jusqu'au canal de l'Ourcq, au Sud-Est jusqu'au viaduc de la Bastille, et au Sud jusqu'aux berges de la Seine.

Inclus à ce titre dans le projet de réaménagement d'ensemble de l'espace public et des berges esquissé en 1988, les quais du canal Saint-Martin font cependant aussi partie du réseau principal de circulation. Ils jouent le rôle d'itinéraire tangentiel du coeur de la Capitale entre le Nord et le Sud-Est de Paris, en dédoublant à l'Ouest l'itinéraire formé par la rue du Faubourg Saint-Martin, le boulevard Magenta et le boulevard Beaumarchais, et à l'Est l'itinéraire formé par l'avenue Parmentier.

Les quais du canal sont ainsi partiellement voués au trafic de transit, trafic d'ailleurs plus important en partie Ouest (Quai de Valmy).

Dès 1975, des premières études de report de trafic avaient été envisagées pour rendre à la desserte exclusivement locale toute ou partie des berges du canal, entre la rue Louis Blanc et la rue du Faubourg du Temple.

Plusieurs hypothèses avaient été envisagées, incluant la mise en voie piétonne de certains tronçons des quais, et allant jusqu'à supprimer, dans la version la plus ambitieuse, la totalité du transit Nord-Sud sur les quais en inversant les sens de circulation actuels (cf. Paris-Projet n° 17).

Mais ces dispositions, qui mettaient chacune en jeu une refonte importante de plan de circulation des 10ème et 11ème arrondissements, n'ont pas été retenues.

L'approche présentée ici s'inscrit dans le cadre de la pré-étude engagée par la Direction de la Voirie, qui fait actuellement l'objet d'une consultation de la population locale par la Mairie du 10ème arrondissement. Elle consiste à examiner deux scénarios de fermeture temporaire d'une partie du canal qui pourraient faire l'objet, à plus ou moins long terme, de tests de mise en oeuvre opérationnelle.

- **Contraintes**

Les contraintes méritent d'être rappelées :

- Reports de circulation :

Quelque soit le scénario envisagé, le principe consiste à interrompre le trafic de transit sur l'un et/ou l'autre des itinéraires longeant les berges du canal ; il amène donc des reports dont les valeurs moyennes sont chiffrées ci-après sur les deux grands itinéraires alternatifs possibles :

* Dans le sens Nord-Sud (Quai de Valmy) : soumis à des débits importants aux pointes journalières en semaine (jusqu'à 1 800 véh/h le matin), la circulation chute fortement le dimanche en journée pour se stabiliser à 600-800 véh/h, puis croît de nouveau à partir de 17 h pour atteindre 900/1000 véh/h en fin d'après-midi du dimanche.

  L'interruption à la circulation de transit de cet axe le dimanche après-midi induirait donc un report de trafic sur l'itinéraire composé par la rue Lafayette, la rue du Faubourg Saint-Martin et les boulevards Magenta et Beaumarchais : ce report de circulation se chiffrerait à 500 véh/h jusqu'à 17 h, montant à 800 à 900 véh/h en début de soirée à partir de 18 h 00.

* Dans le sens Sud-Nord (Quai de Jemmapes) : La circulation s'établit, en pointe du soir à 1 200 véhicules en jour de semaine. Le dimanche, le trafic chute pour s'établir à 600 véh./h, jusqu'à 17 h où les débits remontent à 900 véh./h. Dans ce sens, le report de trafic s'effectuerait côté Est par l'avenue Parmentier et rue de la Grange aux Belles, avec une possibilité de report en amont côté Ouest par la place de la République et le boulevard de Magenta : au total ce report serait de 300 à 400 V/heure en moyenne, ce chiffre atteignant 700 V/heure le soir .

  L'effet de ces reports sur les voies concernées doit être mesuré.

- Suppression du stationnement :

Le stationnement est de régime rotatif payant unilatéral sur chaque quai, dimanche non compris. L'interdiction de stationner le dimanche amènerait à réduire l'offre de ~~80~~ places sur voirie le long du quai de Valmy, et 30 places le long du quai de Jemmapes. L'offre sur les voiries adjacentes est cependant importante le dimanche, de sorte que cette contrainte n'apparaît pas très forte. 200 ?

- Bouclages locaux :

La desserte des rives, et en particulier des accès cochers et des garages commerciaux doit être assurée. Le plan de circulation esquissée permet à deux exceptions près, d'assurer l'accès aux riverains en leur évitant les fermetures physiques dans chacun des deux scénarios, à condition de les d'informer des itinéraires d'accès.

- **Deux hypothèses :**

Dans ces conditions, deux hypothèses de fermeture provisoire peuvent être esquissées.

Scénario 1

Celui-ci prévoit une fermeture de la seule rive Ouest de canal, c'est à dire le quai de Valmy, entre la rue Louis Blanc et le Faubourg du Temple. Cette rive est la plus pénalisée par la circulation mais aussi celle où l'itinéraire de report est le plus simple et le plus lisible.

La fermeture de cet axe le dimanche après midi amènerait donc à reporter de l'ordre de 500 véh/h sur l'axe Lafayette/Saint-Martin/Magenta, avec un trafic croissant le soir. Une analyse précise des réserves de capacité sur cet axe devrait orienter les choix en matière de plage horaire de réouverture à la circulation du quai de Valmy et des possibilités de ne rouvrir à la circulation qu'après 20 h.

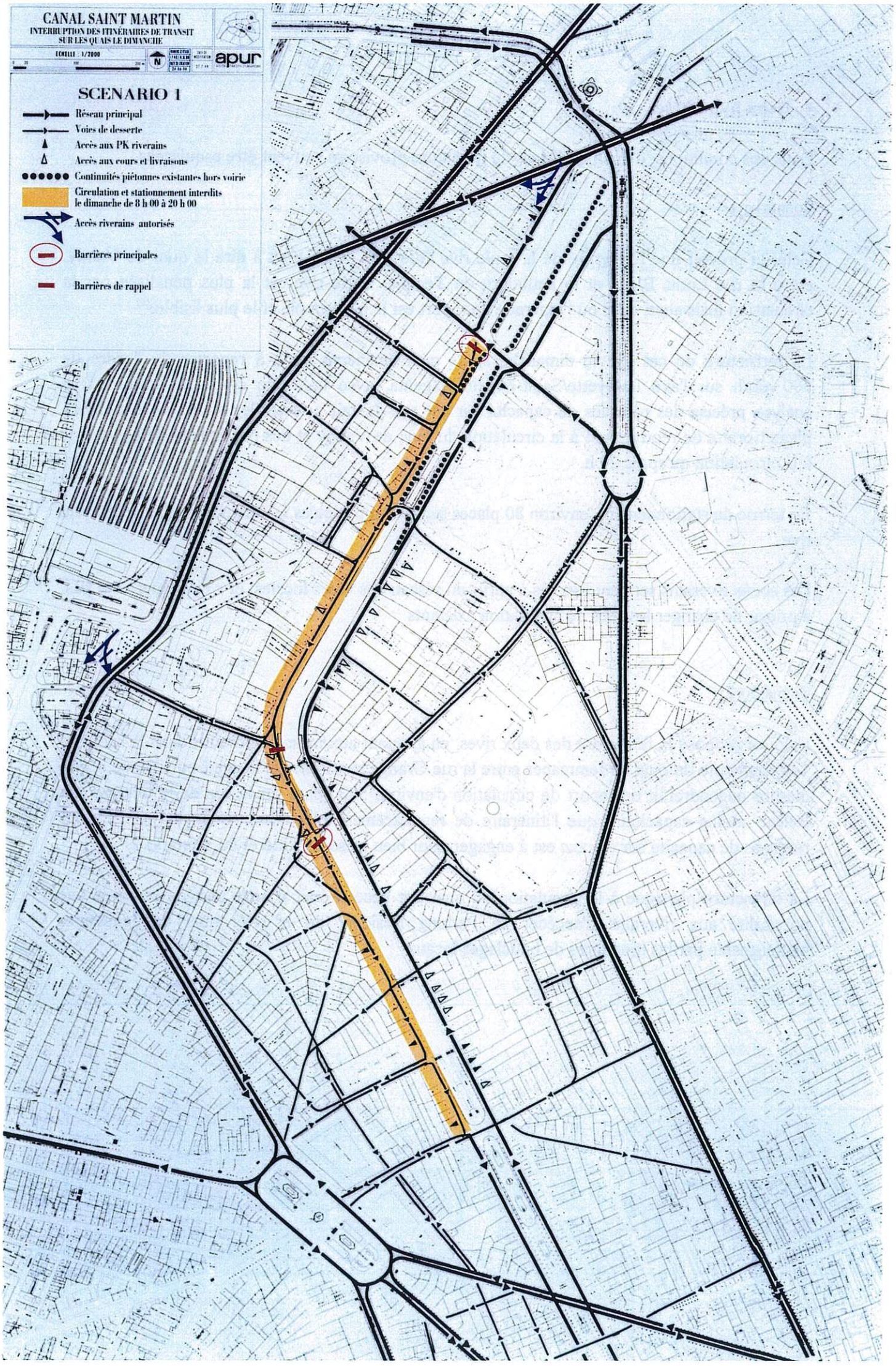
En terme de stationnement, environ 80 places seraient supprimées le dimanche, le long de cette rive.

Les accès riverains seraient assurés à partir du réseau des voies locales, et n'impliqueraient pas, à priori, de changer les sens de circulation existants.

Scénario 2

Celui-ci propose la fermeture des deux rives, en ajoutant aux mesures prévues dans le scénario 1 la fermeture du quai de Jemmapes entre la rue Grange aux Belles et la rue Louis Blanc. Cette mesure engendrerait un report de circulation d'environ 500 véh/h sur la rue de la Grange aux Belles, moins capacitaire que l'itinéraire de remplacement Nord-Sud. Une analyse fine des réserves de capacité sur cet axe est à engager pour bien mesurer l'intérêt du scénario 2.

La fermeture physique à la circulation du quai Est nécessiterait d'autre part de réserver une possibilité aux riverains d'accéder au Parking Résident du n° 102 quai de Jemmapes inatteignable par les itinéraires de bouclages locaux.


CANAL SAINT MARTIN
INTERRUPTION DES ITINÉRAIRES DE TRANSIT
SUR LES QUAIS LE DIMANCHE
ECHELLE : 1/2000
N
apur
SCENARIO 1
Réseau principal
Voies de desserte
Accès aux PK riverains
Accès aux cours et livraisons
Continuités piétonnes existantes hors voirie
Circulation et stationnement interdits
le dimanche de 8 h 00 à 20 h 00
Accès riverains autorisés
Barrières principales
Barrières de rappel

CANAL SAINT MARTIN

INTERRUPTION DES ITINÉRAIRES DE TRANSIT SUR LES QUAIS LE DIMANCHE

ECHELLE : 1/2000

apur

SCENARIO 2

- Réseau principal
- Voies de desserte
- Accès aux PK riverains
- Accès aux cours et livraisons
- Continuités piétonnes existantes hors voirie
- Circulation et stationnement interdits le dimanche de 8 h 00 à 20 h 00
- Circulation de transit interdite le Dimanche
- Barrières principales
- Barrières de rappel