

Projet de rénovation des Halles – Concertation

Groupe de travail thématique « voirie » du 19 juin 2007

Complément sur l'étude de circulation présentée en séance

Dans l'objectif de réduire le transit automobile par les quartiers centraux, le projet établi par l'agence SEURA propose de fermer certains ouvrages de la voirie souterraine des Halles.

Ces fermetures de trémies entraîneront des modifications des habitudes de circulation à l'échelle du quartier, de l'arrondissement, ainsi que des arrondissements alentours.

Les études de simulation de report de circulation ont été réalisées pour les trois scénarios suivants :

- A : suppression physique des entrées rue du Pont Neuf, rue Coquillière ainsi que des sorties rue Berger et rue des Halles ;
- B : idem A + fermeture de la sortie du quai du Pont Neuf (contrôle d'accès pour empêcher le transit sans fermeture physique) ;
- C : idem A + fermeture au transit des autres trémies (en maintenant l'accès au livraisons et aux usagers des parkings).

Il convient de préciser que les chiffres qui en résultent sont des ordres de grandeur, servant à appréhender des tendances plus qu'à déterminer des valeurs absolues.

Les résultats à court et moyen terme (à l'achèvement des travaux dans un premier temps ; puis à l'échéance d'une baisse du trafic des arrondissements centraux de 20%) ont été présentés.

Cet abattement représente les évolutions que pourront entraîner les différentes mesures prises à l'échelle de Paris dans le cadre de la politique globale de déplacement (matérialisée par le Plan de Déplacements de Paris) ainsi que des projets spécifiques sur les quartiers centraux.

En effet, le modèle informatique utilisé reporte systématiquement chaque véhicule vers un nouveau trajet dans le scénario envisagé, sans intégrer le transfert d'une partie des usagers vers un mode de transport en commun (en remplacement du véhicule particulier), ni les adaptations des carrefours sensibles et des plans de feux qui seront étudiées plus en détail en phase projet.

L'étude se base sur des estimations de trafic aux heures dites « moyennes », car elles offrent une bonne représentativité des flux observés tout au cours de la journée et de la charge moyenne du réseau de voirie au cours d'une journée, avec des volumes de trafic voisins des volumes de trafic moyens horaires sur la période 7h-

21h et une situation d'équilibre entre les mouvements pendulaires observés aux heures de pointe du matin et du soir.

Le choix de cette hypothèse d'étude s'appuie sur le constat qu'à Paris, et surtout dans les arrondissements centraux, les pointes de circulation traditionnellement constatées le matin et le soir du fait des mouvements pendulaires en véhicules particuliers s'amointrissent.

Ces phénomènes résultent d'évolutions des pratiques de déplacements, caractérisées par des reports modaux vers les transports publics et les modes doux, et par un meilleur étalement entre 9h et 17h des déplacements en véhicules individuels, tous motifs confondus.

Malgré ce lissage des pratiques, des crêtes de circulation persistent néanmoins : dimensionner la voirie en se basant sur ces pointes résiduelles revient à surdimensionner l'espace public dévolu aux véhicules motorisés tout le reste de la journée. Travailler en valeurs moyennes plutôt que maximales laisse ainsi plus de marge de manœuvre pour les piétons et les déplacements doux ou transports en commun tout en régulant les flux de manière plus homogène à l'échelle de la journée.