

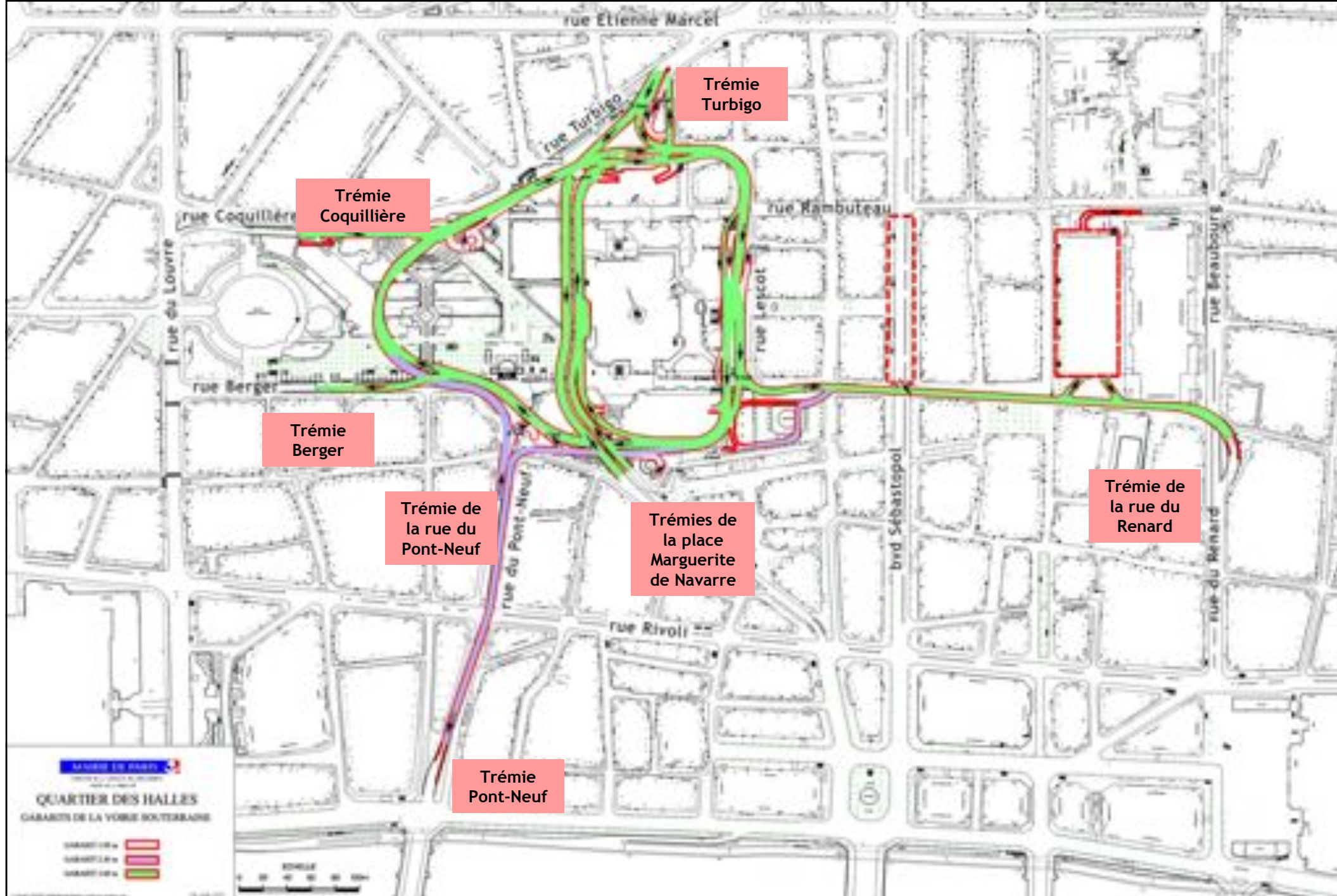
la voirie souterraine

objectifs de l'étude de définition :
diminuer la circulation de transit
dans les quartiers centraux et
diminuer la pollution



- la situation actuelle
- le projet de l'équipe SEURA
à l'issue de l'étude de définition
- une hypothèse avec suppression totale du transit





la voirie souterraine a des fonctions de :

- **circulation de transit**

trafic global de la voirie souterraine:

20.000 véhicules par jour (comptage 8h00 - 20h00)

dont 400 Poids Lourds et fourgonnettes (2%)

- **livraisons pour le Forum, la RATP, la Ville de Paris et divers**

(estimation en attente comptage aire de livraison Ouest)

170 entrées par jour (24h/24h)

dont 7% de poids lourds, le reste en fourgonnettes

- **accès parkings**

- **accès véhicules de sécurité (pompiers-police)**

- **accès chantiers à différents niveaux réalisés depuis le sous-sol**





le projet de l'équipe SEURA

à l'issue de l'étude de définition
hypothèse 1



la voirie souterraine

4 trémies de voirie supprimées

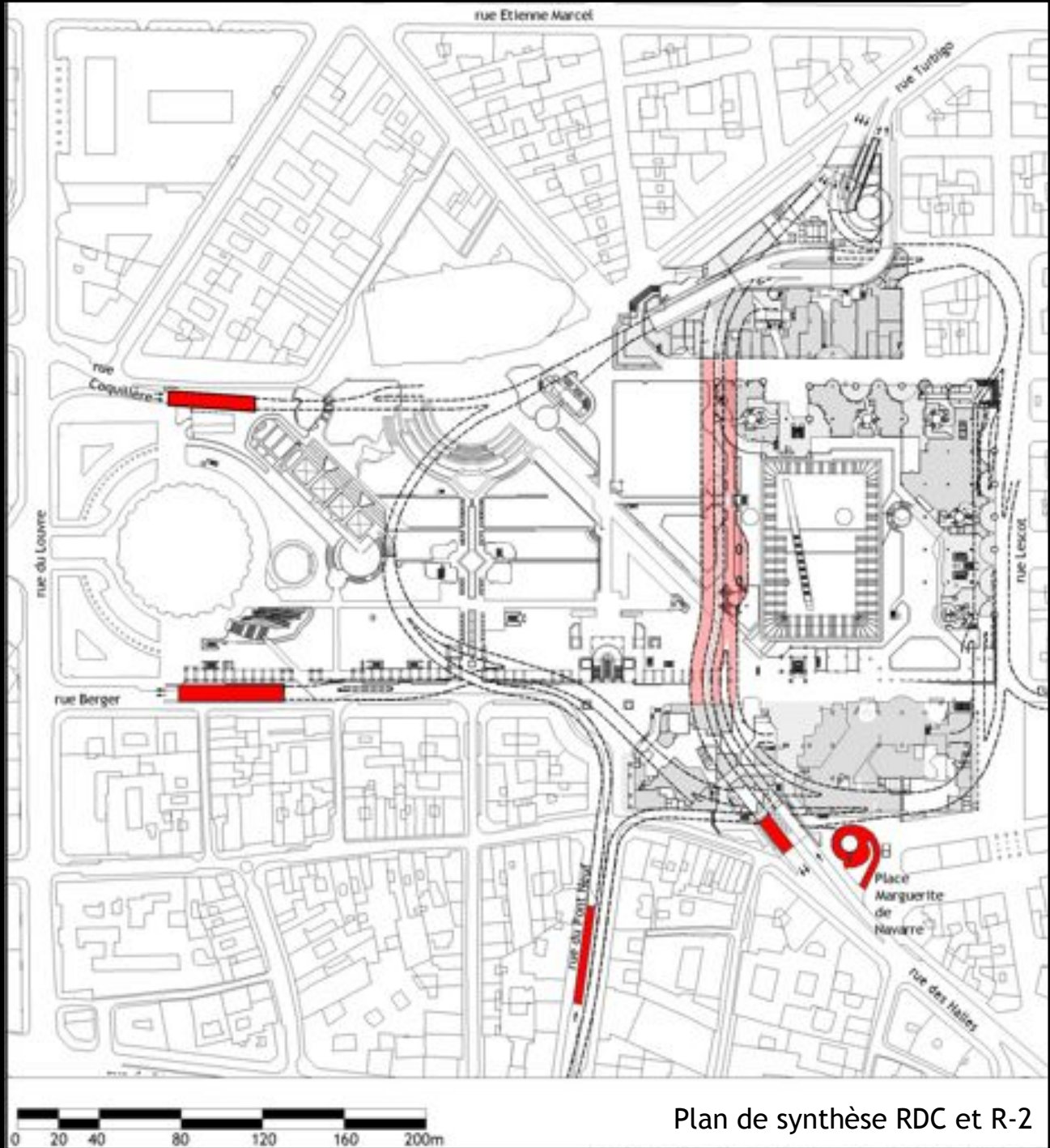
- rue Coquillière
- rue Berger
- rue du Pont-Neuf
- sortie rue des Halles

1 trémie de parking supprimée

- accès au parking de l'hôtel
place Marguerite de Navarre

1 tronçon de voirie supprimé

- le barreau Nord-Sud de la
« petite boucle »



Plan de synthèse RDC et R-2



la voirie souterraine / la voirie souterraine modifiée

une hypothèse avec suppression totale du transit

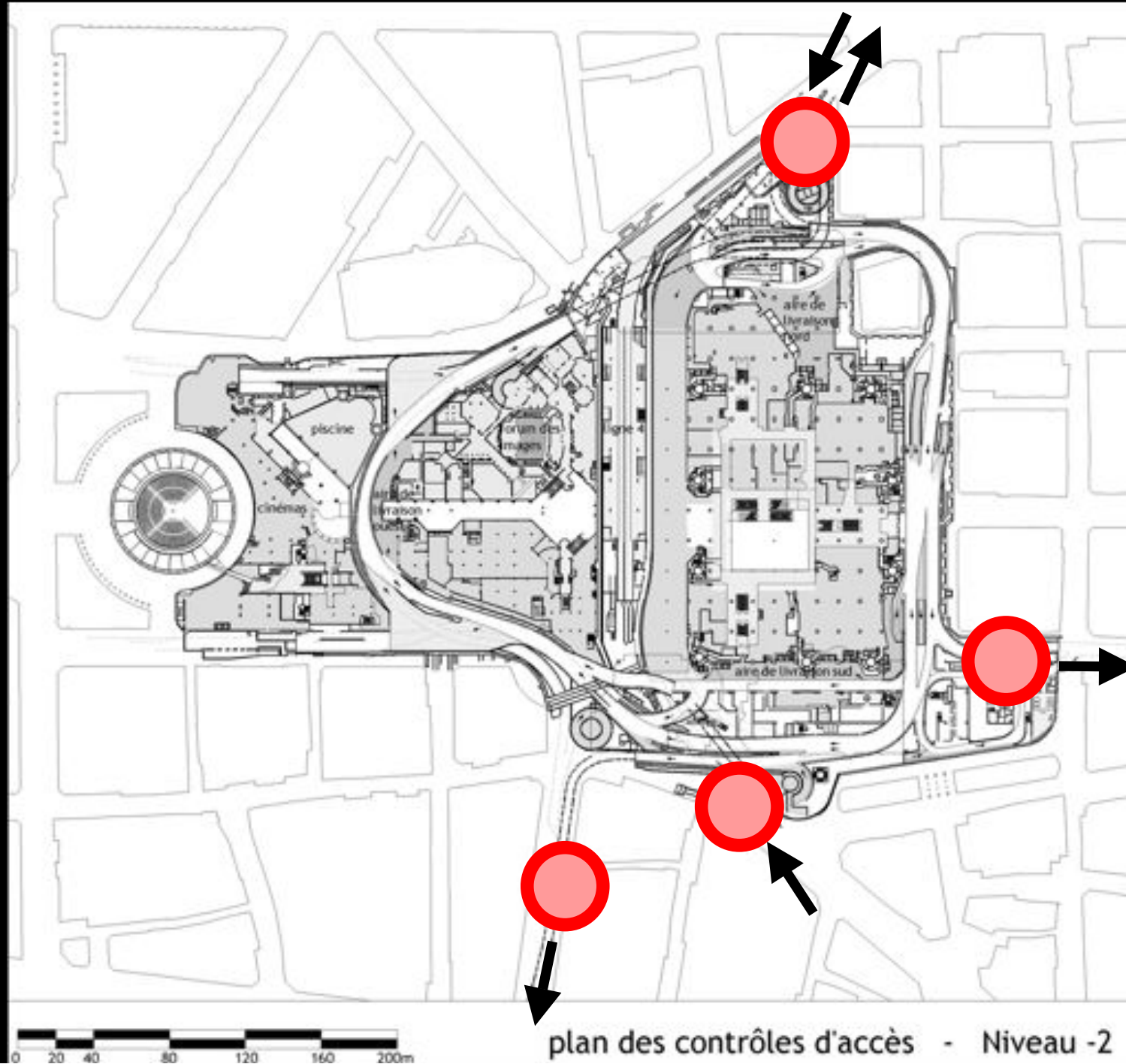
hypothèse 2



deux possibilités :

- **variante 1**
supprimer la dernière possibilité importante de transit en fermant la sortie Pont Neuf

- **variante 2**
empêcher le transit en installant un contrôle d'accès

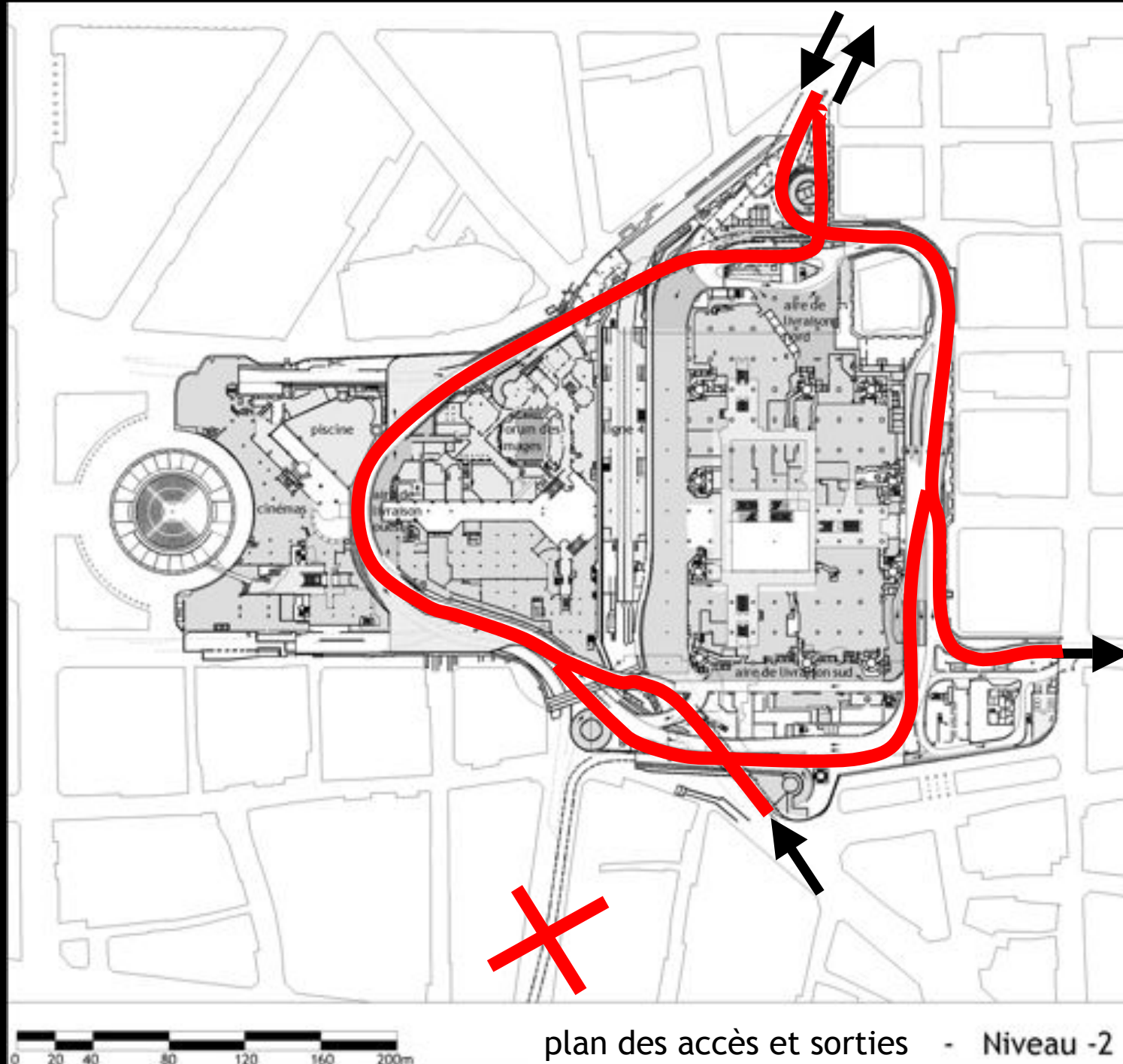


variante 1 suppression de la sortie Pont-Neuf :

cette voie étant au petit gabarit, cette suppression n'a pas d'incidence sur le circuit des poids lourds.

incidences

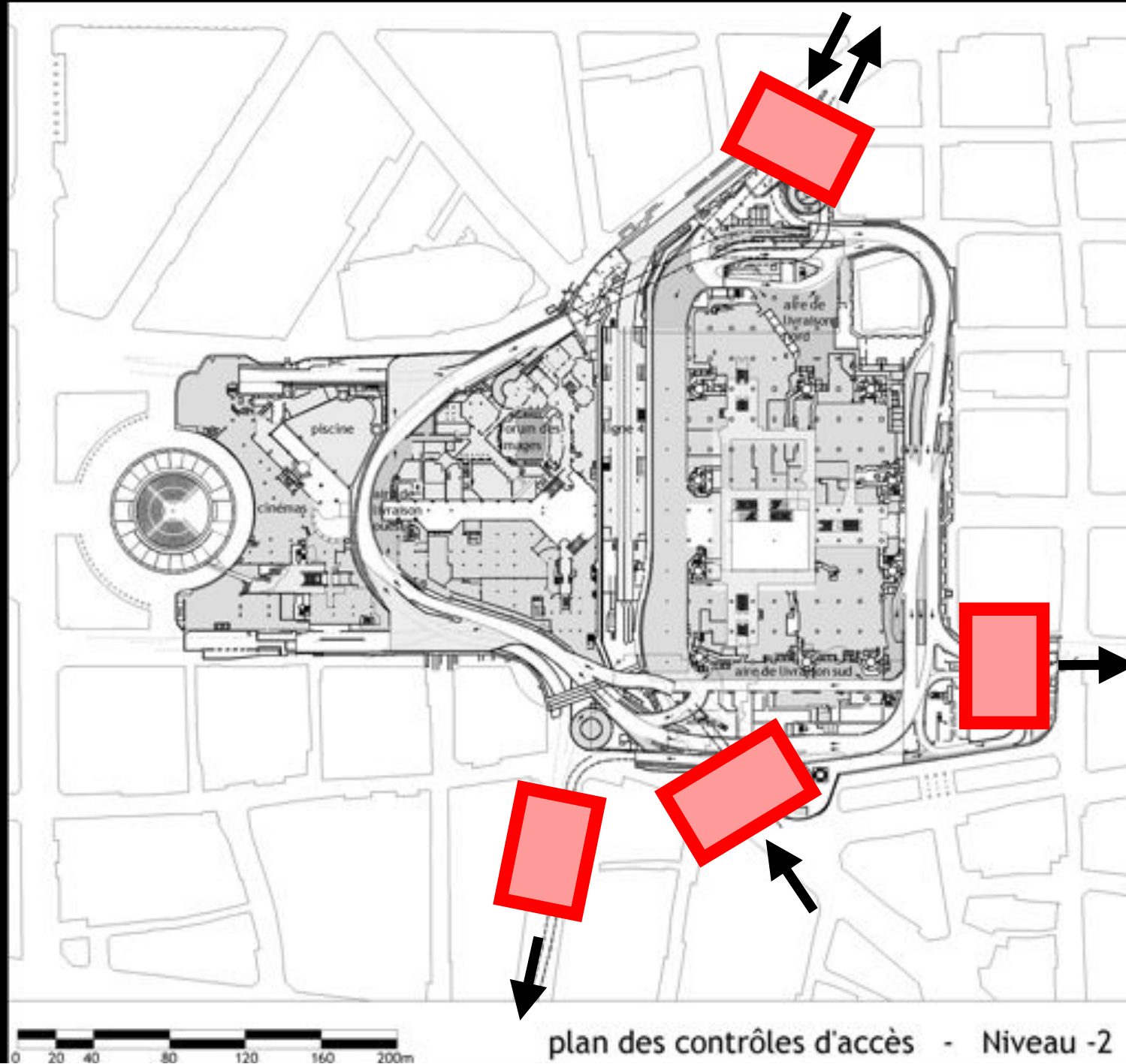
- suppression du « point noir » sur le quai (parcours piéton difficile)
- réduction des accès à 2 entrées et 2 sorties



variante 2 le contrôle d'accès:

l'aménagement d'aires
spécifiques d'entrée et
de sortie est ouvrageux,
mais pas impossible.

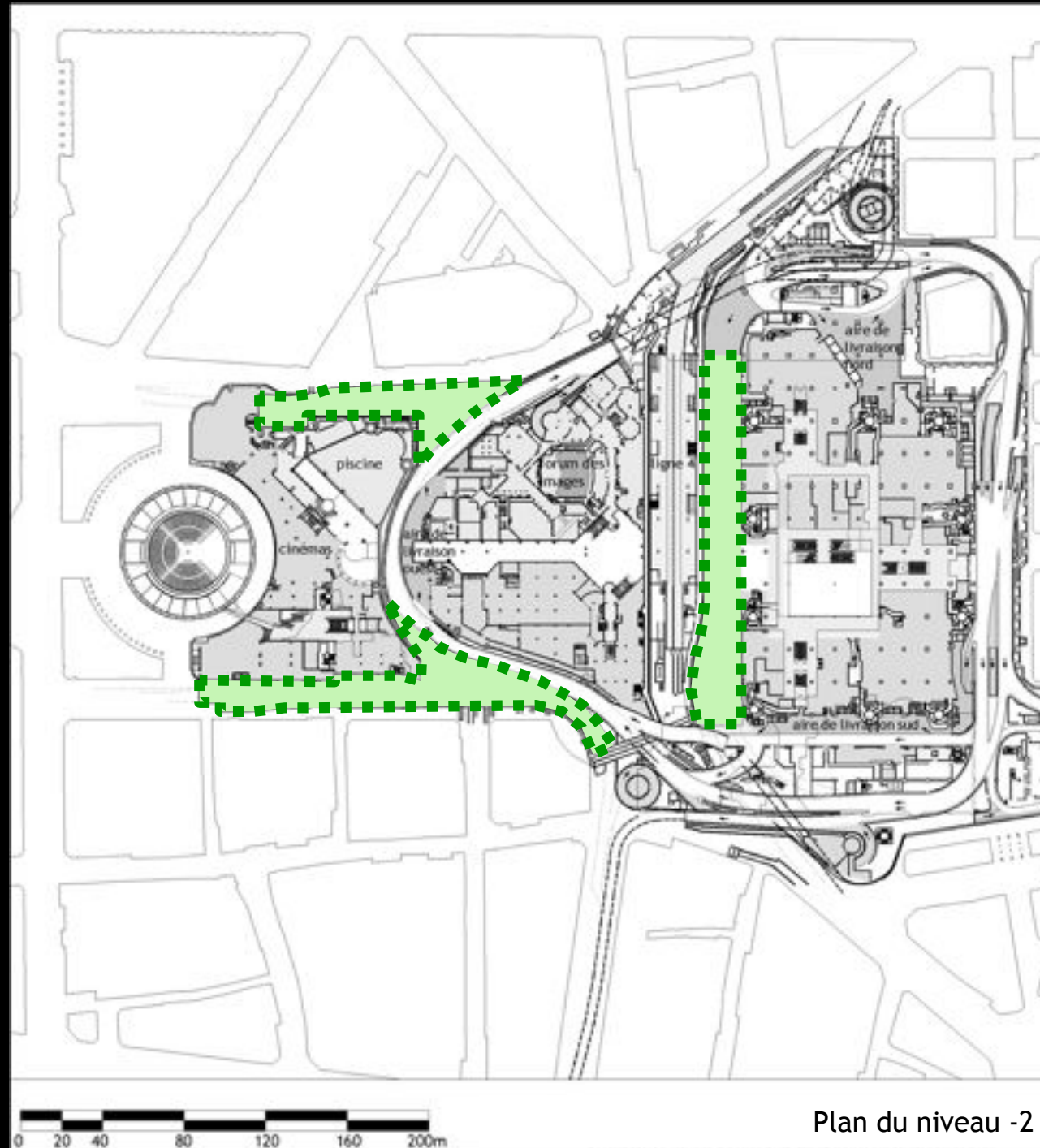
cet ensemble souterrain
passerait du statut de
« voirie publique » à
celui
d' « établissement
recevant du public »
(ERP).



le choix entre les 2 hypothèses sera déterminé en fonction :

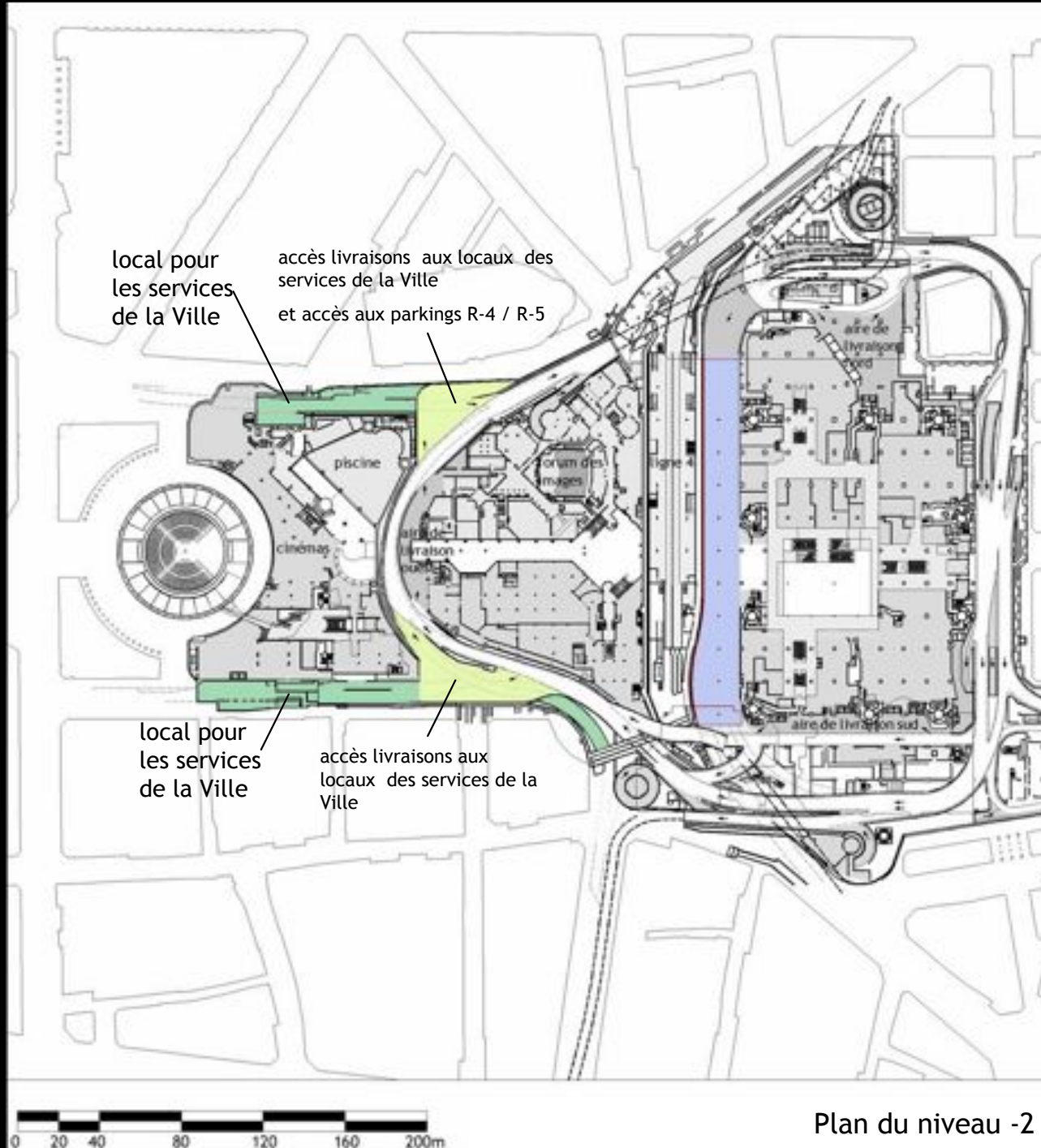
- **des reports de circulation (études en cours)**
- **des exigences de la Préfecture de Police selon la réglementation tunnel**
- **des délais de réalisation**
- **de difficultés techniques éventuelles**

les espaces de voirie dégagés à reconvertir



hypothèses de reconversion des espaces souterrains en :

- locaux pour les services de la Ville
- magasin de proximité



Plan du niveau -2