



Modification de la Voirie Souterraine des Halles

Impacts sur la circulation

Étude en heures moyennes

Premières estimations



Méthodologie :

Utilisation d'un logiciel d'affectation de trafic : « DAVIS ».

Hypothèses de baisse de la demande : -5% entre 2004 et 2007

Étude en heures moyennes : 14h00 - 15h00

Comparaison d'une situation de référence 2008 (incluant les projets de la mandature) et d'une situation avec des hypothèses supplémentaires liées au projet des Halles.

SITUATION DE REFERENCE



les projets de la mandature pris en compte pour la situation de référence sont les suivants :

■ opérations réalisées :

- les aménagements dus aux Mobiliens 38 et 91,
- les espaces civilisés Clichy-Rochechouart, Magenta, Jean-Jaurès,

■ opérations en travaux achevées en 2007 :

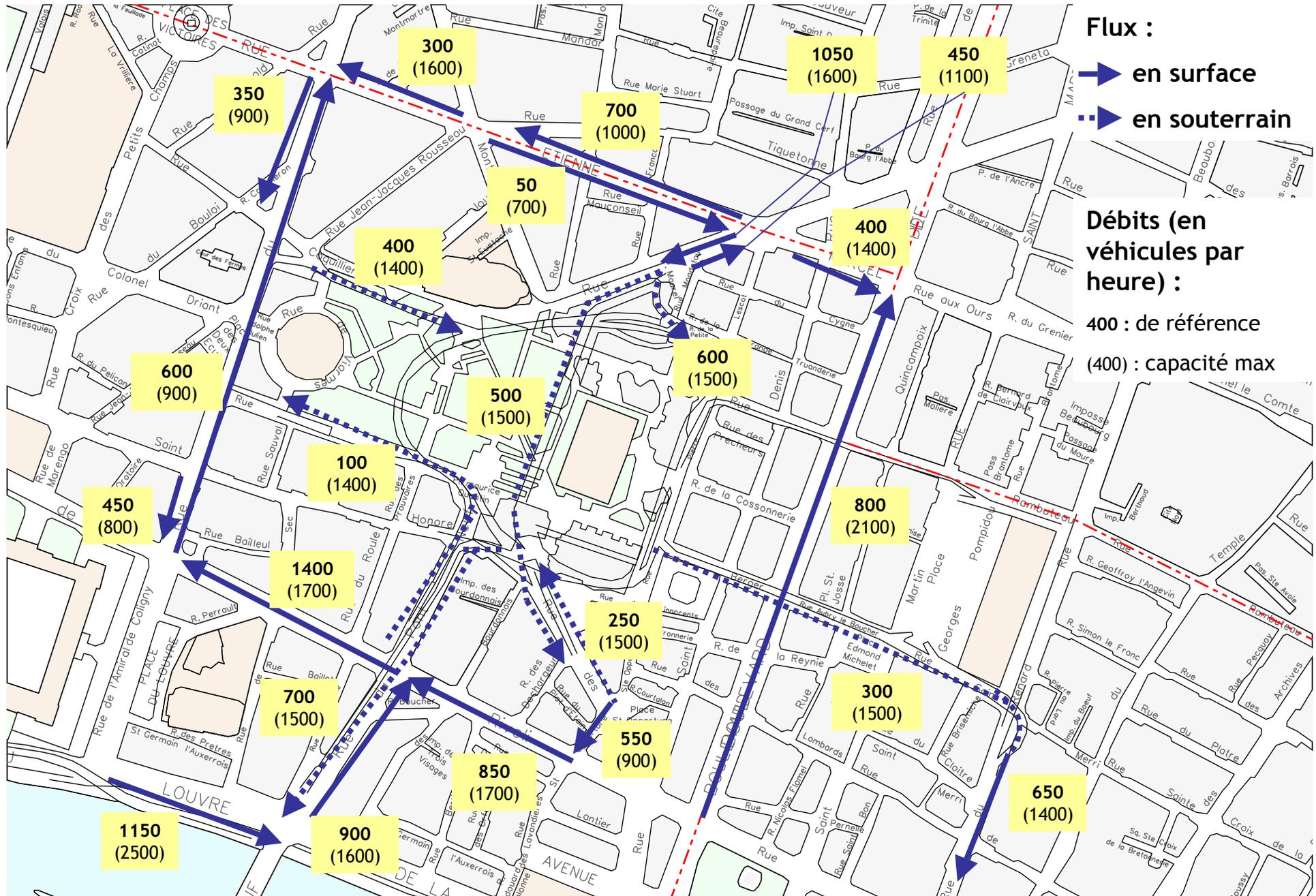
- l'espace civilisé Barbès,
- la place Léon Blum,
- le parvis de la gare du nord,
- la réalisation du réseau vert,

■ opérations à l'étude :

- les projets des quartiers centraux (sauf fermeture de la voirie des Halles),
- les aménagements cyclables sur les rives droite et gauche,
- les aménagement dus au Mobilien 96,
- la rue de la Roquette,
- le parvis de la gare de l'est,

■ opérations projetées :

- la place de la République,
- la rue Amelot.



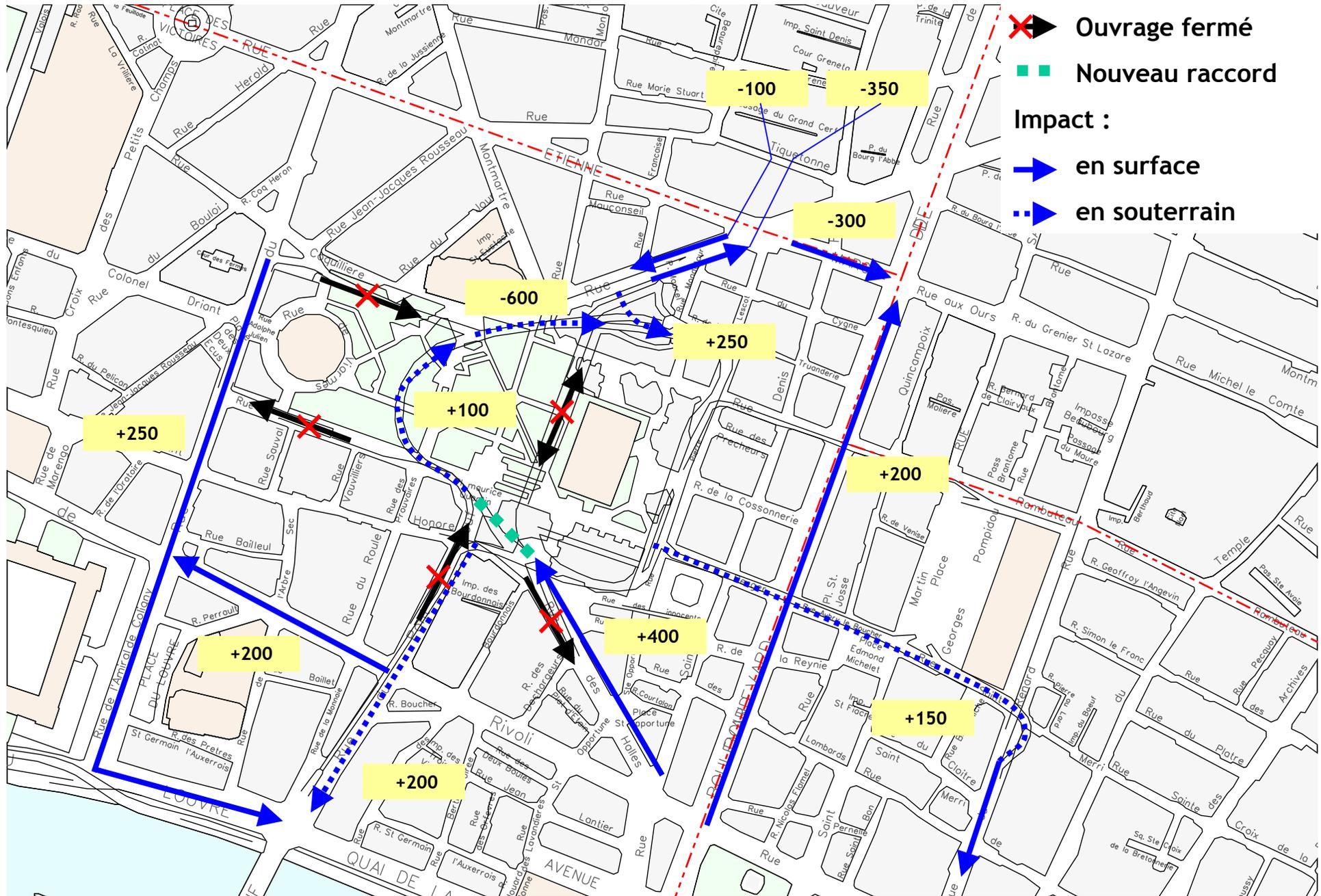
Situation de référence

aux heures moyennes



Le scénario A intègre la modification de l'entrée rue des Halles (fermeture du barreau central et raccordement sur la circulaire) et la fermeture, à la circulation de transit, de 4 voies du souterrain des Halles :

- entrée rue Coquillière,
- sortie rue Berger,
- sortie rue des Halles,
- entrée rue du Pont-Neuf.



Scénario A par rapport à la situation de référence

aux heures moyennes

Dans le scénario A, la **fermeture à la circulation de transit** :

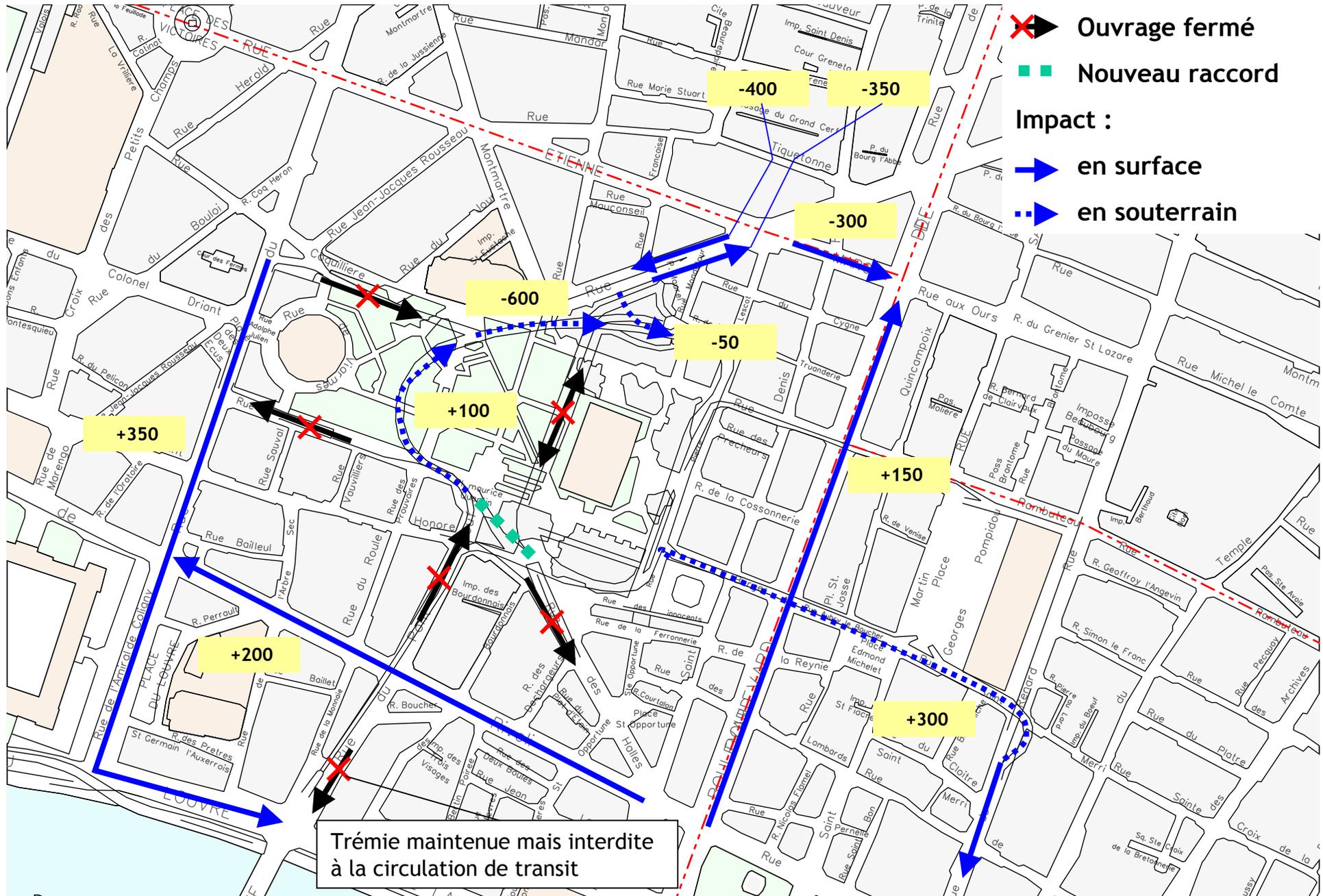
- **de l'entrée Coquillière** entraîne des reports, principalement sur la rue du Louvre, la rue de l'Amiral Coligny et le quai du Louvre, chargeant ainsi ces voies. En revanche, cela décharge les rue de Turbigo et Etienne Marcel.
- **du tronçon nord-sud** oblige les véhicules entrant par Turbigo à emprunter la circulaire (vers l'est), ce report est compensé par la diminution liée à la fermeture de Coquillière.
- **des sorties Berger et Halles** conduit les véhicules circulant dans la voirie souterraine des Halles à sortir rue du Renard ou rue du Pont neuf.
- **de l'entrée Pont neuf et la modification de l'entrée rue des Halles** (raccordement sur la circulaire) incitent les véhicules soit à entrer dans la voirie souterraine par la rue des Halles, soit à poursuivre sur la rue de Rivoli ou à se reporter sur le boulevard de Sébastopol.



Le scénario B intègre, en plus des hypothèses du scénario A la fermeture, à la circulation de transit, de la **sortie Pont neuf**.

Transits principaux possibles :

- dans le sens nord-sud : entrée par la rue Turbigo et sortie par la rue du Renard,
- dans le sens sud-nord : entrée par la rue des Halles et sortie par la rue Turbigo.



Scénario B par rapport à la situation de référence

aux heures moyennes



Les tendances observées dans le scénario A restent en grande partie valables, cependant :

- Alors que le scénario A induisait plus de circulation sur la rue des Halles (le trajet vers la sortie Pont-Neuf avait été rendu intéressant par le raccord créé), le scénario B n'a plus d'impact sur cette rue.
- Les véhicules qui entraient par Turbigo pour sortir rue du Pont-Neuf se reportent sur la rue du Louvre ou sur la sortie rue du Renard, au profit de la rue de Turbigo ; dont le tronçon compris entre la voirie souterraine et Etienne Marcel est apaisé dans les deux sens.

enjeux

ces deux scénarios répondent aux objectifs du projet urbain initial :

- la restitution des continuités piétonnes sur le site
- la réduction de la circulation de transit dans les quartiers centraux
- une plus grande place pour les circulations douces
- la réduction de la pollution

le scénario B remplit ces objectifs de façon plus complète.

en libérant la place Marguerite de Navarre, ces deux scénarios permettent en outre la mise en place d'un accès supplémentaire indépendant aux espaces de transport.



les objectifs de l'aménagement des voiries souterraines