

Un plan de circulation pour Paris et la région parisienne : proposé par la SADG

Autor(en): **Brière, Jean / Cazaneuve, Roger / Garnier, François**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **34 (1962)**

Heft 6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125312>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un plan de circulation pour Paris et la région parisienne

proposé par la SADG

37

En mars 1961, lors de la mise à l'enquête du Plan directeur d'urbanisme de la ville de Paris, la Société des architectes diplômés par le gouvernement (SADG) chargea son Groupe Paris-Seine de créer une commission d'étude spéciale pour examiner ce plan.

Parmi les sept chapitres du rapport préfectoral, celui de la circulation réclamait une attention particulière, compte tenu de la situation de plus en plus difficile créée dans la capitale par l'augmentation du parc automobile.

C'est en effet en partant d'un plan d'organisation de la circulation que devrait être établi le futur Plan directeur général pour Paris et sa banlieue.

La commission jugea qu'il était souhaitable que des idées soient proposées pour aider à résoudre ce problème inquiétant et entreprit elle-même l'étude d'un plan d'organisation de la circulation.

C'est le résumé de son étude qui est présenté ici.

Les principes essentiels sont les suivants :

- la circulation continue;
- le maillage réticulaire par utilisation des voies existantes;
- l'aménagement de croisements simples à deux niveaux;
- la discipline de circulation dans les îlots déterminés par le maillage.

La tendance actuelle de l'urbanisme en matière de circulation automobile dans les villes existantes est parfaitement rappelée par M. Herzog, directeur technique de la Voirie parisienne, lorsqu'il affirme, dans un récent numéro du *Moniteur* (3 mars 1962, page 17), qu'il faut superposer au réseau viaire existant des voies à grande circulation et que la solution radicale consistant à faire se croiser les courants de circulation à des niveaux différents est la plus efficace.

D'autres principes ont aussi inspiré l'étude de la commission :

- l'étude du problème de la circulation ne doit pas s'arrêter aux limites administratives de la ville mais s'étendre à l'ensemble de l'agglomération, en se liant aux voies régionales et nationales;
- les voies régionales et nationales existantes sont des voies à grande circulation qui peuvent être à grande vitesse mais les voies principales de la trame urbaine doivent être des voies à vitesse limitée et à circulation continue;
- la circulation doit être aisée en tous points de la zone considérée. Il y a lieu, par conséquent, d'irriguer l'ensemble de la zone urbaine par un maillage de voies à circulation continue plutôt que d'imposer à des périphériques et à quelques rocade un trafic intense (voir schéma N° 1).

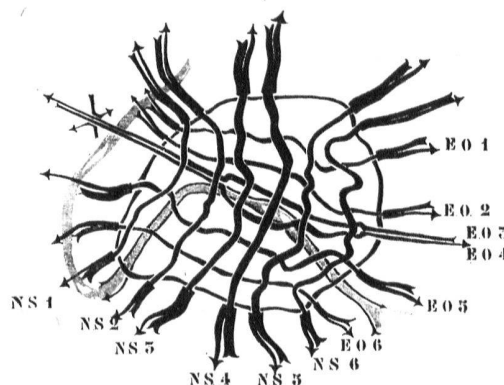


Schéma N° 1

Exemple de maillage de voies est-ouest et de voies nord-sud.

L'essentiel du projet consiste à appliquer sur l'agglomération un maillage de voies à circulation continue en quantité limitée sur lesquelles les véhicules se déplaceront d'une manière ininterrompue à 60 km/h., cette vitesse étant celle qui assure le débit optimum. Il est reconnu, en effet, que c'est en se rapprochant d'elle qu'on obtient le passage du plus grand nombre de véhicules dans un temps donné.

Les voies à circulation continue

Elles comprendront, dans chaque sens, deux voies de roulement. Elles ne comporteront aucun étranglement.

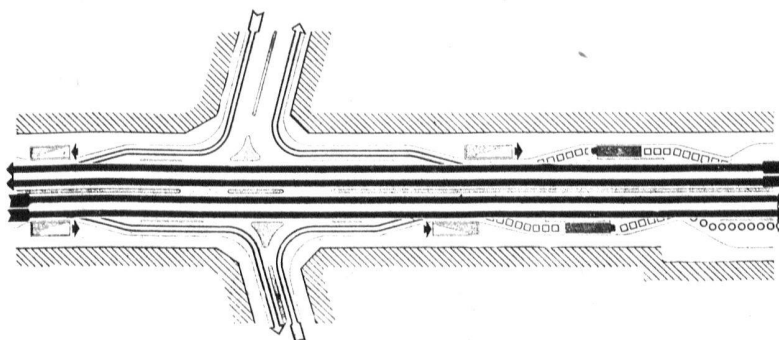
Les élargissements seront utilisés pour des voies de service permettant :

- le dégagement pour accéder ou sortir;
- l'arrêt des autobus, taxis, voitures particulières;
- les zones de déchargement pour voitures de livraison (voir schéma N° 2).

Schéma N° 2

Exemple d'aménagement de voies :

- deux aires de roulement à circulation continue dans chaque sens;
- voies de dégagement d'entrée et de sortie des voies de dessertes d'îlots;
- passage souterrain pour piétons;
- arrêt des autobus et parking dégagé des aires de circulation.



Pour que la circulation soit continue, il importe :

- que les feux soient au vert permanent en service normal;
- que le parking soit interdit et le stationnement réglementé;
- que les piétons traversent par passerelles ou passages souterrains;
- que le virage à gauche soit interdit dans les voies à double sens;
- que les croisements se fassent à deux niveaux.

Les changements de direction d'une voie à circulation continue à une autre voie à circulation continue se feront de la façon suivante :

- le changement de direction à droite par virage à droite en utilisant préalablement la voie de dégagement;
- le changement de direction à gauche par virage à droite après dépassement du carrefour et utilisation des voies intérieures de l'îlot réservées à cet effet au plus près du croisement par application du principe des nœuds routiers en trèfle, cette disposition permettant de ne réaliser, au croisement lui-même, que des ouvrages simples de franchissement d'une voie par l'autre. (Voir schéma n° 2 bis.)

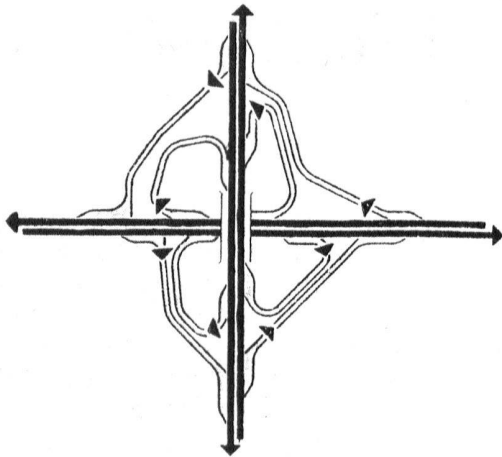


Schéma N° 2 bis

Aménagement type d'un carrefour: les voies de changement de direction à droite devront être choisies à l'extérieur des voies de changement de direction à gauche, pour diminuer les points de congestion et de conflit sur les circulations continues.

Sur les itinéraires à grande circulation actuels, les passages souterrains ou aériens conçus pour permettre le passage à grande vitesse sont encombrants. Ainsi le passage souterrain de la porte d'Asnières a une longueur de 346 m. 50 et une largeur de 16 m. entre piedroits. Les pentes maxima sont de 4,1 cm. par m. De tels ouvrages trouvent difficilement leur place au cœur des villes existantes.

Sur les voies à circulation continue où la vitesse préconisée est de 60 km/h., les pentes pourront être plus fortes et la longueur réduite.

Chaque fois que cela sera possible, on réalisera le passage mi-enterré, mi-élévation, qui limitera très sensiblement les dimensions des ouvrages (75 à 100 m. pour chaque voie). (Voir schéma N° 3, page 39.)

Le passage souterrain ne sera utilisé que lorsque le site l'imposera et que le sous-sol le permettra.

Dans les cas où les deux types précédents ne pourront être utilisés, le croisement se fera par passage supérieur. Les passages supérieurs pourront donner lieu à des réalisations architecturales simples s'inscrivant parfaitement dans le paysage urbain. Ces éléments furent utilisés abondamment dans des villes universellement admirées (Venise, Bruges). Ne seraient-ils que l'impeccable expression du calcul, on ne peut douter qu'ils puissent atteindre à cette perfection dont on trouve l'exemple dans beaucoup d'ouvrages routiers.

Circulation dans les îlots

Le maillage de l'agglomération par les voies à circulation continue déterminera une cinquantaine d'îlots pour le Paris des vingt arrondissements.

Chaque îlot sera l'objet d'une étude particulière de circulation en affectant les voies existantes à des fonctions bien déterminées :

1. Voies principales de pénétration et de sortie d'îlots;
2. Voies de desserte de l'îlot;
3. Autres voies. (Voir schéma N° 4.)

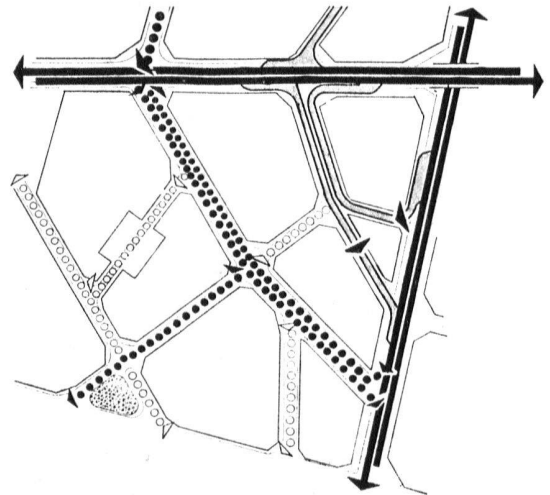


Schéma N° 4

L'étude de la circulation à l'intérieur d'un îlot se fera en donnant à chacune des rues une fonction bien déterminée :

- évitement des carrefours, changement de direction à droite et à gauche;
- desserte d'îlot à un et à deux sens et parking.

Voies principales: elles iront d'une voie de circulation continue à une autre voie de circulation continue. Elles seront, en principe, à double sens de circulation, accessibles par virages à droite et débouchant, par virage à droite, sur les voies de dégagement des circulations continues.

Voies de desserte: elles iront d'une voie principale à une autre voie principale ou à une voie de circulation continue. Elles seront à sens unique, accessibles par virage à droite et débouchant par virage à droite.

Autres voies de l'îlot: plus spécialement affectées et aménagées pour le stationnement limité ou le parking. Toutes ces voies sont accessibles par virage à droite. La meilleure utilisation de leur largeur commandera l'organisation de ces voies. Elles pourront être à sens unique ou à double sens, éventuellement en cul-de-sac, pour éviter de déboucher sur les voies à circulation continue. Le stationnement sera longitudinal, transversal ou en épis. On différen-

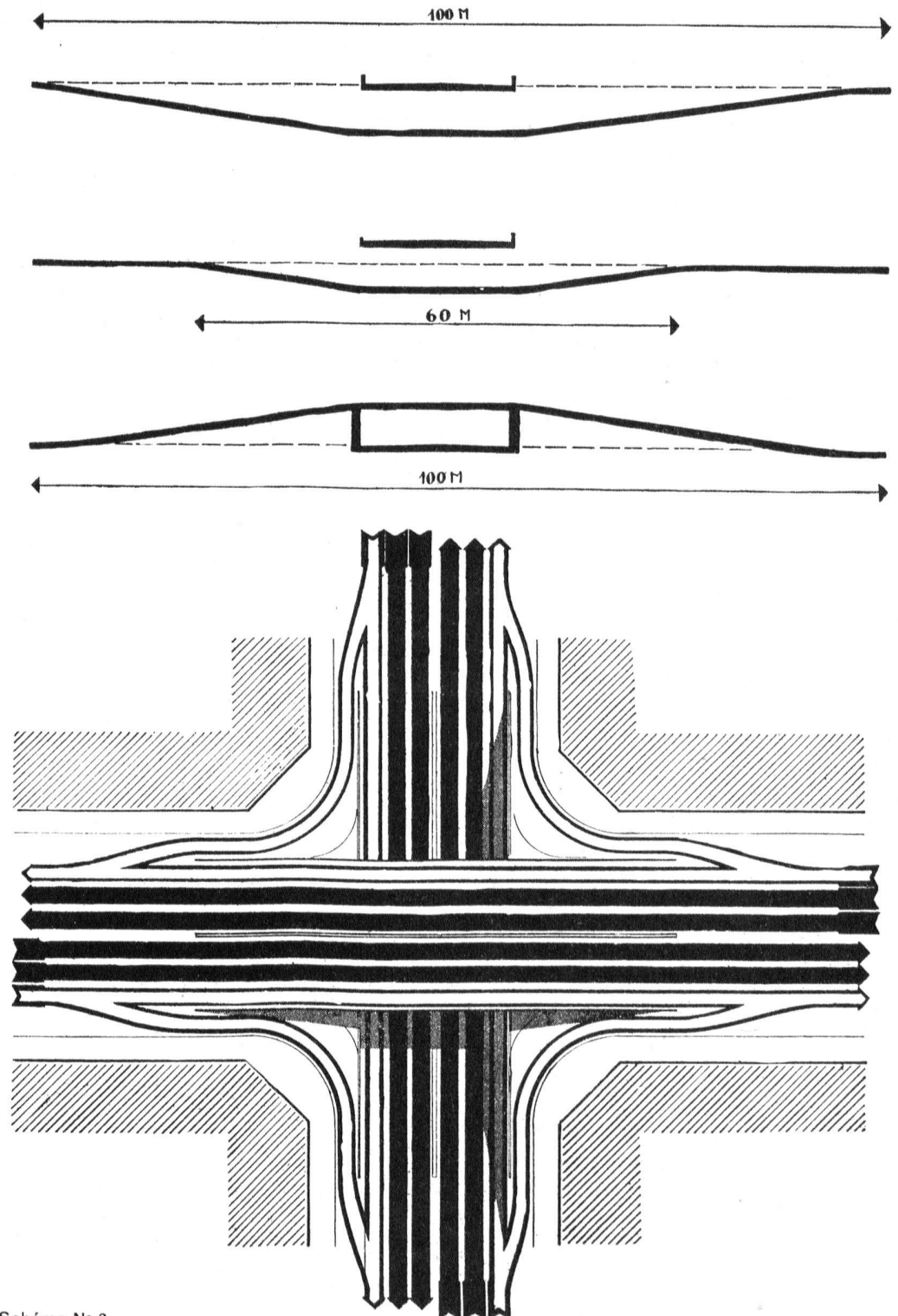


Schéma N° 3

Les carrefours à passage mi-enterré, mi-en élévation diminuent sensiblement l'encombrement des ouvrages.

ciera des zones de stationnement limité et des zones de parking.

Stationnement des véhicules

On peut distinguer:

- l'arrêt d'un véhicule pour un court instant (autobus, taxi, livraison, etc.);
- le stationnement limité;
- le parking.

Dans les voies à circulation continue, l'arrêt sera autorisé en dehors des voies de roulement et des voies de dégagement. Le stationnement prolongé et le parking seront interdits.

Dans les voies principales de pénétration et de sortie d'îlot, l'arrêt et le stationnement limité seront autorisés en dehors des voies de roulement. Le parking y sera interdit. Dans les voies de desserte intérieure de l'îlot et les autres voies, le stationnement et le parking seront réglementés

suivant le plan particulier de l'îlot. Les zones alternées de stationnement limité et de parking permettront de respecter les intérêts commerciaux et d'assurer le libre accès en tous points de l'îlot.

Le parking sera ensuite complété par l'organisation de garages d'immeubles et de garages silos.

Dans l'avenir, les voies devront être progressivement interdites au parking permanent. Elles retrouveront ainsi leur destination primitive à l'usage du piéton, de la promenade et du commerce.

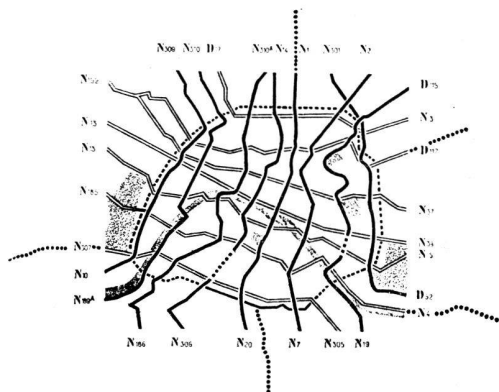


Schéma N° 5

Etude d'un maillage sur la ville. – Ce maillage reliant de l'est à l'ouest et du nord au sud les grandes routes nationales, traverse la ville par les grandes artères existantes en déterminant des îlots de 700 à 1000 m. de côté environ.

Le maillage

L'application des principes qui précèdent consiste d'abord à déterminer un maillage de voies à circulation continue desservant au mieux l'agglomération.

Les différentes études de maillages cherchent à utiliser au maximum les grandes voies existantes ou en cours d'aménagement, de même que les croisements à deux niveaux déjà édifiés ou prévus.

Les tracés radio-concentriques, qui s'adaptent assez bien au plan général de la capitale, ne sont pas, pour autant, les meilleurs en matière de circulation urbaine.

Pour éviter de tourner en rond, au propre comme au figuré, la commission a été amenée à appliquer, sur l'ensemble de la ville, une trame réticulée cherchant à se rapprocher de l'orthogonale en négociant avec les tracés actuels.

Cette solution lui a paru être la meilleure.

Le tracé proposé donnerait six à sept voies nord-sud et six à sept voies est-ouest qui constitueraient le réseau à circulation continue.

Ces voies seraient à double sens mais pourraient, dans certains quartiers du vieux Paris, se dédoubler en empruntant des voies à sens unique.

Les croisements à deux niveaux seraient limités à 40 ou 50. Quant aux voies des berges de la Seine, en restant accessibles aux voitures par les ouvrages actuels, elles retrouveraient leur caractère urbain original, orienté vers le tourisme, la promenade, le nautisme, etc.

Mise en pratique progressive

C'est dans le centre de Paris que l'asphyxie devient, chaque saison, plus évidente et il importe certainement,

dans une action progressive, de commencer par libérer les courants d'heures de pointe, dans les deux sens, et sur les grands axes principaux.

L'équipement d'une voie nord-sud et d'une voie est-ouest se croisant à proximité de ce centre permettrait d'apporter un remède dont l'urgence n'est pas à démontrer. En partant de ces deux axes principaux et voie par voie, la mise en place du système général se ferait par étapes successives.

En supposant que l'on commence par réaliser les six ou sept ouvrages d'un tracé joignant la porte de Clignancourt à la porte d'Orléans, puis ceux de la voie allant de la Défense à Vincennes, un certain nombre d'îlots pourraient être organisés immédiatement suivant les principes énoncés plus haut et couvriraient la zone centrale de la capitale.

Pendant toute la période nécessaire à la réalisation du programme d'ensemble et au fur et à mesure de l'extension des îlots organisés, un système mixte serait adopté à leurs frontières à l'aide d'une signalisation synchronisée utilisant les feux actuels.

On peut, en effet, imaginer les premiers éléments du maillage fonctionnant partiellement par des moyens simples avant d'atteindre le moment où les ouvrages seraient réalisés : synchronisation des feux sur les itinéraires choisis avec limitation des arrêts aux points prévus par le tracé, mise au vert permanent des barrages intermédiaires et mise au rouge permanent interdisant l'accès d'un certain nombre de voies suivant le cas particulier de chaque îlot.

De toute façon, il y aurait lieu d'entreprendre simultanément si possible tous les ouvrages d'une voie à circulation continue qui ne peut mériter cette appellation que lorsqu'elle est dégagée suffisamment loin du point de concentration maximum.

Il est bien entendu que le choix des itinéraires des voies à circulation continue et des points de croisement dépend :

- de l'utilisation optimum du réseau actuel ;
- des possibilités d'établir les ouvrages à deux niveaux, souterrains, aériens ou mixtes.

Ces possibilités sont limitées par les exigences de certains sites pour les passages aériens et par l'encombrement du sous-sol pour les passages souterrains ou mixtes.

A ce propos, la commission s'est particulièrement attachée à vérifier l'encombrement du sous-sol parisien à l'emplacement d'une centaine de croisements possibles. D'après les documents recueillis dans les services techniques, en particulier ceux de la RATP, il ressort que, dans très peu de cas seulement, il est extrêmement difficile d'établir des passages souterrains ou mixtes compte tenu des réseaux des voies souterraines et des collecteurs. On peut donc dire, avec certitude, que l'exécution d'un maillage de voies continues est techniquement possible.

En dehors de quelques cas particuliers, qui entraîneront des ouvrages relativement onéreux, on peut estimer qu'un croisement à deux niveaux, mi-enterré et mi-élévation, peut coûter de 4 à 5 millions de nouveaux francs.

Le coût d'ensemble des ouvrages nécessaires au maillage complet de la capitale, y compris ceux permettant aux piétons de franchir les voies à circulation continue, ne devrait

pas atteindre le montant des dépenses d'infrastructure de l'aménagement de la Défense.

Sur le plan général, il n'est pas inutile de rappeler que les pertes annuelles de l'économie parisienne ont été évaluées à 30 milliards d'anciens francs, du fait des difficultés de la circulation (B. Lafay, 1954).

Répercussions sur la vie des Parisiens

L'automobiliste pourra se rendre d'un point à un autre de la capitale en utilisant au maximum deux voies à circulation continue; ces voies deviendront vite des itinéraires connus dont les combinaisons s'apparenteront à celles du métro et s'exprimeront à l'aide d'une terminologie déjà familière. (Voir schéma N° 6.)

ges souterrains qui seront à prévoir en nombre suffisant pour répondre aux besoins locaux. Sa sécurité sera donc plus grande sur les grandes artères et son cheminement à l'intérieur des îlots sera beaucoup plus agréable, la circulation mécanique étant réduite à la desserte et au parking. Dans l'étude détaillée de chaque îlot, des itinéraires réservés aux piétons devront être spécialement créés et agrémentés. On rejoindra dans cette étude les projets actuels d'aménagement et de rénovation des îlots parisiens.

Quant au commerce, il ne pourra pâtir, en aucune façon, de ces aménagements puisque des voies de service, accessibles à tout moment, seront réservées le long des circulations continues et qu'à l'intérieur des îlots la circulation sera débarrassée du trafic rapide.

Raccordement à la région parisienne

Bien que poussé dans de nombreux détails, qui seront présentés ultérieurement, ce projet n'est encore qu'une première application d'un certain nombre de principes. On constatera que, par exemple, il s'arrête aux limites administratives de la ville de Paris, mais il est bien évident qu'il peut être étendu à l'agglomération sur laquelle un large maillage s'applique plus aisément, complété par une réglementation qui peut être plus souple à l'intérieur des îlots moins encombrés.

Le groupe de travail de la SADG se propose de poursuivre cette étude en liaison étroite avec les Services techniques des transports, de la voirie, de l'hygiène et des sites.

Pour la Commission d'études du plan de Paris:
Jean Brière, Roger Cazaneuve, François Garnier, Marc Gire, Edmond Peray, architectes SADG.

« Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment. »

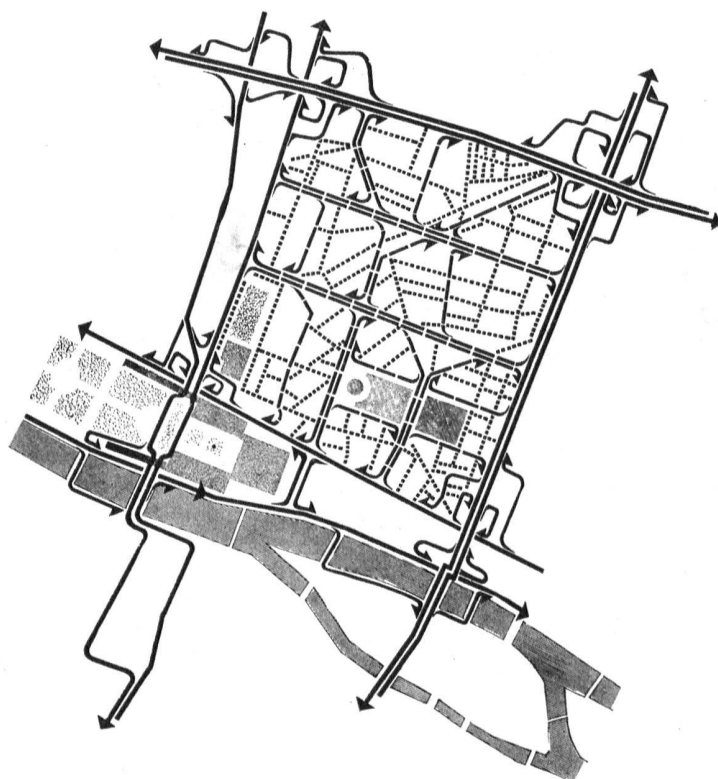


Schéma N° 6

Etude d'aménagement d'un îlot. - Aménagement type de l'îlot délimité par les voies de circulation continue déterminées dans le schéma N° 5 et limité par la Seine et la rue de Rivoli, les boulevards Montmartre, Poissonnière et Bonne-Nouvelle - les rues Richelieu et Sainte-Anne, le boulevard de Sébastopol.

A l'intérieur des îlots ne circuleront plus que les véhicules y ayant leur destination, la traversée d'une voie à circulation continue étant impossible en dehors des croisements à deux niveaux. Il est hors de doute qu'une circulation ainsi organisée ne peut que faciliter les déplacements de l'automobiliste parisien et du visiteur.

Le riverain des voies à circulation continue verra peu de changement sinon que le flot s'écoulera sans discontinuer, c'est-à-dire moins bruyamment et que la quantité gaz brûlés sera bien moindre à égalité de trafic. Il aura à sa disposition les voies de service permettant l'arrêt des voitures particulières, autobus, taxis, voitures de livraison, le parking devant être cherché à proximité dans l'îlot.

Le piéton aura l'obligation de franchir les voies à circulation continue à des points fixes par passerelles ou passa-

BIBLIOGRAPHIE

- Les Grands Travaux de Voirie à Paris, par A. Herzog (*Moniteur* du 3 mars 1962).
- Livre vert de la Préfecture de Police.
- Les Barrières de Paris, par C. Collette (1961).
- Les Gares routières, par G. Goyon, M. Gire, H. Labourdette, P. Mouret, P. Guérin (1946).
- Paris, croissance d'une Capitale. Colloques. Cahiers de civilisation (Hachette 1961).
- Problèmes de Paris, par Bernard Lafay.
- Highway Capacity Manual Highway Research Board (Washington, 1950).
- Un Homme se promène dans la Ville, par Walter Schvagenscheidt (1961).
- La Cité future. Le Corbusier (1925).