

# Plan de circulation du Marais

## Conseil de quartier Marais-Place des Vosges

### Commission Mobilités

*Le Conseil de Quartier Marais-Place des Vosges propose la résolution portée par la Commission Mobilités, que voici :*

La mairie de Paris Centre a proposé un nouveau plan de circulation pour le Marais dont vous pouvez trouver toutes les informations sur le site Web de la Mairie, notamment la présentation des conclusions lors de la réunion du 12 juillet 2022.

Ce plan de circulation a pour objectif de diminuer, voire d'annuler toute traversée du Marais, sur les voies qui sont utilisées pour traverser Nord/Sud et Est/Ouest, en coupant le circuit entre deux carrefours, soit en changeant le sens de circulation, soit en interdisant le trafic à certains endroits (école par exemple).

Or pour décider de telles modifications, il faut au moins s'appuyer sur des chiffres, car « pas de mesures, pas de progrès » : nous n'avons pas les chiffres, de ceux qui traversent le Marais, de ceux qui habitent le Marais et qui utilisent leur voiture pour sortir ou rentrer dans le Marais.

C'est la double peine :

- ceux qui traversent le Marais se retrouvent sur les grands axes, lesquels sont en état quasi permanent d'embouteillage ;
- ceux qui habitent le Marais vont se retrouver dans un labyrinthe avec moult pièges, entraînant un accroissement de la pollution, et des risques permanents de verbalisation.

Dans les deux cas, ce sont les habitants du Marais qui vont subir toutes les difficultés, en permanence, parce que ceux qui traversent le quartier auront vite compris.

La résolution du Conseil de quartier Marais-Place des Vosges est composée de deux éléments essentiels :

1. Il est impératif d'améliorer les transports en commun :
  - essentiellement la régularité des bus 29, 75 et 96.
  - la création d'autres navettes transverses à Paris Centre, au parcours adaptable.
2. Le plan de circulation proposé n'est pas acceptable dans sa forme actuelle et voici pourquoi :
  - On cherche à réduire la circulation dans le Marais pour réduire le trafic et la pollution, mais la création d'un labyrinthe et l'allongement exagéré des parcours va à l'encontre de ces buts. Nous avons déjà repéré des cas précis sur le plan de circulation existant :
    - parcourir en voiture 3 200 m afin de déplacer une personne en difficulté pour un déplacement piéton de 200 m
    - si on ne trouve pas une place de parking au premier coup, faire un tour de 20 minutes (hors "bouchons") en sortant du Marais, pour réessayer de trouver une place, d'autant plus que la réduction draconienne des places de stationnement diminue considérablement la capacité de stationnement (en souffrent, en premier lieu, les riverains, auxquels s'ajoutent leurs visiteurs et commerçants du secteur)
    - impossibilité pour des riverains d'accéder du logement au parking (et réciproquement)
  - Le Marais est un quartier à construction moyenâgeuse, composé de ruelles étroites, il faudrait à contrario réduire les trajets pour réduire le trafic et la pollution. La solution de la marguerite n'est pas adaptée à ce modèle de structure de rues.

- Vu la fréquence de blocage des rues, le chemin unique pour accéder à son domicile ou à son parking n'est pas acceptable pour les riverains. Les rues peuvent être bloquées par les urgences (gaz, pompier...), par les organismes municipaux ou étatiques (fermeture rue Lobau ou bd du Palais), cinématographiques (rue du Temple et Braque début août), livraison et déménagement, sans oublier le nettoyage et les poubelles.
- Dans ce plan de circulation, pourquoi les résidents devraient-ils faire les frais d'une réduction du trafic, alors qu'ils devraient en être les bénéficiaires. Ce ne sont point les résidents qui génèrent un trafic excessif, ni sont-ils la cause de la révision du plan de circulation. Les riverains ne devraient donc être contraints par quelque politique anti-voiture.
- Rappel : les résidents qui ont des voitures particulières ou louent une voiture ne les utilisent dans Paris que pour entrer ou sortir de Paris, voire pour déplacer des personnes en difficultés ou des objets encombrants. C'est un trafic très léger qui mérite de la considération, pas de répression. Dans les résidents, il y a des familles, des personnes âgées, des personnes en difficultés temporaires ou permanentes où le vélo ne peut pas être une solution.

De ce fait, la solution envisagée ne convient pas, car il n'a pas été tenu compte de l'avis et de la vie des résidents. Le travail a été trop analysé sur plan ou sur Waze, et pas suffisamment sur le terrain. Même un résident sans voiture peut avoir l'usage d'une voiture qu'elle soit un taxi, un Uber ou une voiture de location. Aussi un résident peut avoir le besoin, voire la nécessité, de recevoir sa famille et ses amis, sujet complètement oublié. Les artisans veulent de moins en moins intervenir dans le Marais, voire certains hors secteur refusent de se déplacer et d'intervenir. Beaucoup de petits commerçants (ex. galeries d'art) ont eux aussi fait part de leurs difficultés dues à ces modifications de circulation.

Les difficultés de circulation et de stationnement créées par l'administration municipale ont des répercussions graves sur la vie même des résidents :

- **SOS Médecins** autant que **Les Urgences Médicales de Paris** refusent les demandes d'intervention en provenance de Paris-Centre au motif qu'ils ne peuvent ni y circuler, ni y stationner.

- Les difficultés de circulation ralentissent considérablement les interventions d'urgence : pompiers, ambulances sont englués dans les blocages et embouteillages.

**Il en résulte une réelle situation de mise en danger de la vie d'autrui !**

- Les intervenants : artisans, entrepreneurs, ouvriers rencontrant les mêmes problèmes, il y a désormais de grandes difficultés pour les particuliers comme pour les gestionnaires de copropriété à trouver des entreprises acceptant de se déplacer dans Paris-Centre.

En conclusion, il faut trouver d'autres solutions plus modernes, solutions qui ne manquent pas, il faut regarder ce qui se passe dans les autres villes européennes comme Bologne (contrôle vidéo des résidents), Londres, Barcelone ou Rome, où les riverains peuvent circuler librement dans leur quartier et où l'accès des voitures au centre historique est réservé aux riverains et autres usagers indispensables.

En conséquence, nous sommes prêts à discuter de l'avenir de notre quartier et nous sommes convaincus qu'il faut réduire le trafic de transit sans avoir à opprimer les résidents avec un plan de circulation labyrinthique.

Ainsi, il y a lieu de mettre en place un badge spécifique pour les riverains (cf. le boîtier de télépéage), afin de pouvoir circuler librement, d'autant que le nombre de personnes concernées serait très limité, et en privilégiant l'utilisation de 'réservé à la desserte locale' (= ZTL ou zone ACIRE en Espagne), plutôt que des changements de sens. Cela permettrait l'accès à leur domicile et parking, sans s'ajouter à la difficulté de circulation.

De même il convient de savoir réaliser une application pour smartphones ou site internet, afin de savoir déclarer un véhicule extérieur pour une durée limitée (cf. Bruxelles-Anvers-Gand en Belgique).

Dans ce contexte, il s'avère indispensable que les riverains, totalement impactés par le plan de circulation, rencontrent les élus et services municipaux directement impliqués dans les décisions pour la bonne compréhension de chacun.