

Quartier Saint- Victor

Compte Rendu
Séance du
14/02/2019



Ordre du Jour :

1. Point d'avancement sur les travaux du Réseau Express Vélo sur les quais Tournelle, Montebello et St-Michel, par la mission aménagements cyclables
2. Sécurisation routière rue Maître Albert, rue Frédéric Sauton et rue de Bièvre
3. Présentation des travaux RATP de mécanisation de la station Jussieu
4. Divers

-
1. Point d'avancement sur les travaux du Réseau Express Vélo sur les quais Tournelle, Montebello et St-Michel, par la mission aménagements cyclables

Présentation du projet.

Le Réseau Express Vélo consiste en une piste bidirectionnelle, c'est-à-dire dans les deux sens de circulation, sur 4 mètres de large environ, en section courante, délimitée avec un séparateur de 30 cm en granit, entre la piste cyclable et la circulation générale. Il y a donc deux files de circulation au minimum qui sont conservées dans le sens Est vers Ouest. Le projet présenté ce jour porte sur le quai de la Tournelle et le quai de Montebello.

Sur ces axes il y a deux files de circulation générale qui font environ 3,2 mètres (largeur standard). Plus la piste cyclable bidirectionnelle de 4 mètres, avec son séparateur en granit. À la demande de la Préfecture de police, le séparateur est interrompu tous les 40 mètres pour permettre aux services de secours de pouvoir rentrer dans la piste cyclable à tout moment.

Il y a actuellement une bande cyclable vélo du côté de la Seine, trois files de circulation, et un stationnement ou couloir de livraison selon les cas. Le projet prévoit, sans toucher aux trottoirs ni aux arbres, d'insérer la piste cyclable de 4 mètres, en section courante, et de conserver deux files de circulation et le stationnement livraison qui ne sera pas modifié. Il y aura également la création de quais bus, derrière lesquels passera la piste cyclable. À ces endroits, sa largeur sera comprise entre 2,7 et 3 mètres, pour permettre une largeur de quai bus utilisable par tout le monde.

Questions des administrés

- ❖ *L'installation de quai-bus impose aux piétons de traverser la piste cyclable.* En effet, cependant les quais-bus seront proches des passages piétons pour permettre de traverser directement au niveau de l'îlot quel que soit le côté de la rue où l'on veut aller.
- ❖ *La largeur des voies a l'air étroite et on sait que les zones de livraison sont parfois un peu courtes, si un camion est mal placé, cela risque de gêner rapidement la circulation. Les zones de livraison vont-elle être retravaillées?* La largeur des voies est de 3.2m, c'est le standard recommandé par le CEREMA pour l'aménagement de la voirie urbaine afin d'éviter les infractions liées aux excès de vitesse, fréquentes sur des voies plus larges. Il n'est pas prévu de retoucher les zones de livraison.
- ❖ *Quand est-il de l'aménagement du quai St Bernard et du quai St-Michel ?* Concernant le quai St-Bernard, il n'y a pas eu, pour l'instant, d'accord trouvé entre la Mairie de Paris et la Mairie d'arrondissement. Cet aménagement est donc en suspens. Concernant le quai Saint-Michel, une fois finis les travaux de réfection et d'étanchéité de la voûte de la station du RER C par la SNCF et les travaux d'étanchéité du trottoir en surplomb, c'est-à-dire au mois de janvier, les travaux du plan vélo devraient commencer.
- ❖ *Comment a été étudiée la séparation entre la piste cyclable et les autres voies ?* Nous essayons de rester sur des typologies d'aménagements parisiens tels qu'ils existent déjà dans la ville de Paris, d'autant plus dans ce type de quartiers à forte valeur patrimoniale et donc très observés par les architectes des bâtiments de France.
- ❖ *Les quais-bus sont très large, pourquoi ?* Les quais bus doivent être accessibles à tous et notamment aux personnes en fauteuil roulant qui utilisent la plate-forme.
- ❖ *Est-il prévu de mettre des barrières entre le quai-bus et la piste cyclable pour empêcher que les piétons ne traversent en dehors du passage piéton ?* Pour l'instant, l'installation de croix de St André n'est pas prévue. Néanmoins, au niveau des quais-bus, la piste cyclable est rétrécie en largeur et monte au niveau du trottoir pour forcer les cyclistes à ralentir.
- ❖ *Les trottinettes et autres nouveaux moyens de locomotion ont-ils vocation à utiliser ces pistes cyclables ?* Les nouveaux modes de déplacement, dits engins de déplacement personnel, ne sont pas agréés comme des véhicules au niveau national. Ils n'ont donc pas le droit de rouler sur la chaussée, en théorie leur place est sur les trottoirs. L'État est censé faire évoluer cette réglementation et la tendance est à les autoriser à rouler sur les pistes cyclables.
- ❖ *Pouvez-vous nous éclairer sur le calendrier des travaux ?* Pour Montebello et Tournelle le démarrage des travaux est prévu à la fin du mois d'octobre pour une durée de 25 semaines. Soit environ quatre mois et demi.

2. Sécurisation routière rue Maître Albert, rue Frédéric Sauton et rue de Bièvre

Madame la Maire Florence BERTHOUT donne la parole à M. BOULANGER afin qu'il expose les propositions de la Direction de la Voirie et des Déplacements concernant ces rues.

+ Exposé des propositions concernant en particulier la rue Maître Albert

Les 3 rues sont très différentes. La rue Maître Albert notamment, permet de traverser l'arrondissement depuis les quais jusqu'à la place du Panthéon et au-delà. Elle fait partie d'un itinéraire que l'on pourrait qualifier de « transit » dans l'arrondissement au même titre que, dans les trajets nord-sud, la rue Saint-Jacques, la rue Cardinal Lemoine, la rue Monge et la rue Clovis depuis la rive droite. Les rues de Bièvre et Frédéric Sauton, en revanche, ne sont pas des itinéraires de transit.

Pour revenir à la rue Maître Albert, c'est une rue étroite, avec 2 ralentisseurs entre lesquels on peut accélérer. On constate également qu'il y a peu d'entrées de garages sous immeubles. La sécurisation de la rue suppose d'agir sur les 2 extrémités : côté quai, entre le quai de la Tournelle et la rue des Grands Degrés, le sens de circulation de la partie pavée pourrait être inversé, ce qui supprimerait le transit par la rue Maître Albert.

Une autre possibilité consisterait à intervenir sur la partie qui prolonge la rue Maître Albert en passant sur le trottoir, entre la rue Lagrange et le boulevard Saint-Germain. Ce passage multiplie les conflits d'usages entre les piétons et les véhicules qui y passent, et pourrait être fermé.

Il peut également être envisagé de modifier le statut de la rue et d'en faire une zone de rencontre. La rue de Bièvre est déjà une zone piétonne et la rue Maître Albert aurait vocation à en devenir une, en raison des trottoirs très étroits, à titre de mesure complémentaire. Actuellement, la rue Maître Albert est en zone 30.

+ Questions des administrés

Réponses données par M. Boulanger et les élus.

- ◆ *Ce passage sur le trottoir est-il une voie « pompier » ?* En effet, mais il est possible de ne l'ouvrir qu'aux pompiers par l'installation de 2 potelets pompiers. En fermant cet accès, sauf pour les pompiers, il n'est plus possible de traverser l'arrondissement et il n'y a donc plus d'intérêt à prendre la rue Maître Albert.
- ◆ *Bloquer la rue Maître Albert à son entrée ne va-t-il pas empêcher les livraisons pour les galeries situées dans la rue ?* Bloquer la rue à l'entrée n'empêche pas les galeries de s'approvisionner avec un véhicule qui pourrait venir de la rue des Grands degrés. En revanche, si l'on prend cette mesure et qu'on l'accompagne du statut de zone de rencontre de la rue, on diminue le nombre de voitures et l'on permet aux personnes de marcher sur la chaussée. En effet, dans une rue si étroite, il est impossible d'élargir les trottoirs.
- ◆ *Si on ne fait que bloquer l'entrée de la rue Maître Albert, les voitures prendront la rue de l'hôtel Colbert pour retomber directement dans la rue Maître Albert. Ne peut-on inverser les sens de circulation entre la rue Maître Albert et la rue Frédéric Sauton ? voire, dans l'idéal, rendre la rue Maître Albert piétonne ?* Le risque de la piétonnisation est l'augmentation des droits de terrasse et donc des nuisances sonores or le maire d'arrondissement n'a pas les outils nécessaires pour pouvoir s'y opposer comme il pourrait le souhaiter. Bien que l'autorisation de terrasse soit soumise à la condition de largeur de la voie, et que la rue Maître Albert n'ait pas la largeur nécessaire, il arrive que la loi ne soit pas respectée ... Concernant l'inversion du sens de circulation, la proposition de Monsieur est pertinente, mais, si la rue Frédéric Sauton est un peu plus large, les trottoirs sont tout de même étroits à certains endroits et il ne faudrait pas reporter le problème sur cette rue.
- ◆ *Le statut de voie réservée interdite sauf riverains existe-t-il à Paris ?* La rue de Bièvre est une rue piétonne, le panneau « sens interdit sauf riverains » est donc superflu, une zone piétonne étant par définition autorisée aux riverains pour circuler. Il faut noter que l'autorisation concerne les riverains de la rue, et non ceux de la rue d'à côté. On ne peut pas autoriser l'accès aux riverains d'une zone qui dépasserait la rue.

La solution consistant à inverser le sens de circulation des rues Frédéric Sauton et Maître Albert est retenue par les habitants du quartier. Elle sera étudiée par les services de la DVD.

3. Présentation des travaux RATP de mécanisation de la station Jussieu

Le projet est en gestation depuis 2 ans, il a fait l'objet de consultations auprès des usagers et a été présenté en mairie d'arrondissement, auprès des services de la préfecture de police et des services techniques de la voirie. L'intervention se fera en mars-avril 2019, pour une livraison de l'escalier mécanique en mars 2020. Le principe est de rendre le parvis à la fin de 2019, les travaux seront ensuite réalisés dans la station même, avec des zones de stockage à l'intérieur de la station.

Ce projet fait suite au schéma directeur d'accessibilité mis en place à Paris. Le réseau métro historique est cependant très contraint, l'installation d'ascenseur étant impossible dans la majorité des stations. Il a donc été décidé de mécaniser autant que possible pour améliorer le confort de cheminement des personnes à mobilité réduite, mais aussi pour l'ensemble des voyageurs puisque cela concerne aussi des personnes qui ont des bagages, des enfants, etc. La station Jussieu est déjà équipée d'un escalier mécanique à la montée, directement depuis les couloirs de correspondance vers la voirie. Le projet consistait donc à ajouter un escalier mécanique à la descente, le plus près possible de l'entrée du métro.

Questions des administrés

- ❖ *Pourquoi ne pas installer un ascenseur, ici et à la station Cardinal Lemoine ?* L'infaisabilité est technique. Il y a énormément de réseaux en sous-sol, des égouts, des réseaux techniques, les 2 lignes de métro. C'est très compliqué techniquement d'insérer un ascenseur dans une station de métro en profondeur. De plus, cela implique de mettre un ascenseur sur la totalité des circulations de la station, c'est-à-dire, pour Jussieu, 4 au minimum, puisqu'il faudrait pouvoir accéder aux quais de la ligne 7 et de la ligne 10 dans les 2 directions. Par ailleurs, l'ascenseur est beaucoup moins capacitaire qu'un escalator qui permet des flux de piétons très importants. Enfin, l'utilisateur de fauteuil roulant doit pouvoir, en cas de sinistre, se mettre en sécurité en toute autonomie, ce que l'ascenseur ne permet pas. Il faut alors créer des espaces d'attente sécurisés sur chaque quai, ce qui a été possible sur le RER, mais les contraintes techniques sont parfois insurmontables dans des espaces très contraints comme le réseau métro.
- ❖ *Pourquoi un escalier mécanique à la descente ?* Les échanges menés avec les associations de voyageurs et celles représentant les personnes à mobilité réduite, ont conclu qu'il est parfois plus pénible de descendre un escalier que d'en monter un. À travers le réseau, dans les endroits où l'on peut faire des mécanisations, toutes celles dans le sens de la montée ont déjà été réalisées sont en cours, ou étudiées. Désormais la plupart des mécanisations se feront dans le sens de la descente.
- ❖ *Jusqu'où descend l'escalier ?* jusqu'à la salle des billets. La faisabilité d'une mécanisation de la salle des billets aux quais a été étudiée, mais il n'est pas possible d'insérer des escaliers mécaniques à cet endroit.
- ❖ *Qu'en est-il de l'abattage d'arbres ?* sur les 9 arbres impactés, 6 seront replantés au même endroit, et 3 aux nouveaux endroits pour recréer des alignements qui ont disparu avec le temps. Concernant le revêtement sur la place, il a été prévu de faire ce qui existe actuellement, mais la RATP est prête à étudier une solution alternative, à coût équivalent en accord avec la Voirie et la Mairie.

Il est convenu entre les participants de revoir deux questions, celle de la végétalisation de la place Jussieu et celle de l'élargissement du trottoir et de l'emplacement de l'arrêt de bus.

4. Questions diverses

- ❖ *Concernant la construction de l'hôtel Madura rue de Poissy.* La Mairie est opposée au rooftop prévu, mais n'a pas à ce jour de retour sur ce sujet. Il est nécessaire de refaire une réunion, s'ils acceptent de se déplacer. La question de la dépose taxi leur a également été posée.

La séance est levée.