

COMITÉ DES MOBILITÉS ACTIVES DE PARIS CENTRE

16/11/2020



PARIS
CENTRE

Devenez acteur des
mobilités actives à
Paris Centre



La Mairie de Paris Centre met en place un Comité des Mobilités Actives pour recueillir vos avis et propositions sur les futurs aménagements de l'espace public et les animations autour des mobilités.

Si vous souhaitez participer aux activités du Comité, inscrivez- vous sur cab-pariscentre@paris.fr avant le 1er octobre.



Mairie
PARIS CENTRE



RAPPEL DE LA COMPOSITION DU COMITÉ

Présidence

Florent Giry, Adjoint au Maire en charge de la voirie, des mobilités et de la gestion des chantiers

Boris Jamet-Fournier, Conseiller de Paris - Délégué d'arrondissement en charge du budget participatif, de la participation citoyenne, des conseils de quartier et de l'innovation,

Services de la Ville

Selon l'ordre du jour :

Section territoriale de voirie

Mission aménagements cyclables

Agence de la mobilité

Service aménagement des grands projets

Mairie de Paris Centre

Habitant.e.s tiré.e.s au sort

4 habitantes tirées au sort sur 75 candidatures

4 habitants tirés au sort sur 110 candidatures

Collège associatif

Associations vélos membres de la Maison du Vélo :

Velorution Paris Ile-De-France, Atelier vélorution Bastille, Mieux se Déplacer à Bicyclette, AICV PARIS, Paris en Selle

Associations piétons membres du Collectif Place aux Piétons :

60 Millions de Piétons, Rue de l'Avenir, FFRandonnée Paris

Femmes en mouvement

Conseil local du handicap

2 membres.

ORDRE DU JOUR

1) Rue Saint-Martin : avis sur le projet d'apaisement des abords de l'école au n° 211.

Ce qui est attendu du comité : identifier les contraintes à prendre en compte dans l'aménagement et donner un avis / faire des propositions.

2) États généraux du stationnement : identification des secteurs prioritaires pour le déploiement d'arceaux vélos.

Ce qui est attendu du comité : hiérarchiser les sites prioritaires pour l'implantation d'arceaux vélos en nombre important qui pourront être intégrés aux projets d'intervention sur l'espace public.

3) Prolongement du plateau piétonnier rue de la Verrerie dans sa portion comprise entre la rue du Renard et la rue de Moussy : quel mobilier urbain pour gérer le stationnement ?

Ce qui est attendu du comité : aider au choix du mobilier urbain et sa disposition

4) Retour d'expérience de cette première séance : besoin en formation, modalités d'échange entre les séances, etc.

1) Rue Saint-Martin : apaisement des abords de l'école au n° 211

Contexte du projet :

- Engagement prioritaire pendant la campagne électorale, la Ville de Paris et la Mairie de Paris Centre souhaitent apaiser la circulation aux abords des écoles (sécurité routière, bruit, pollution).
- A la rentrée de septembre 2020, 3 écoles traitées (rue du Fauconnier, rue Poullétier et rue des petits carreaux)
- 4 rues seront traitées ou consolidées de façon rapide (instruction en cours) avec l'installation de barrières pivotantes permettant aux établissements scolaires de bloquer la circulation au moins pendant les entrées / sorties des élèves (Poullétier, Saint-Merri, Arbre Sec, Fauconnier).
- L'école Saint-Martin est la 5eme prévue à court terme.

Le projet pour Saint-Martin :

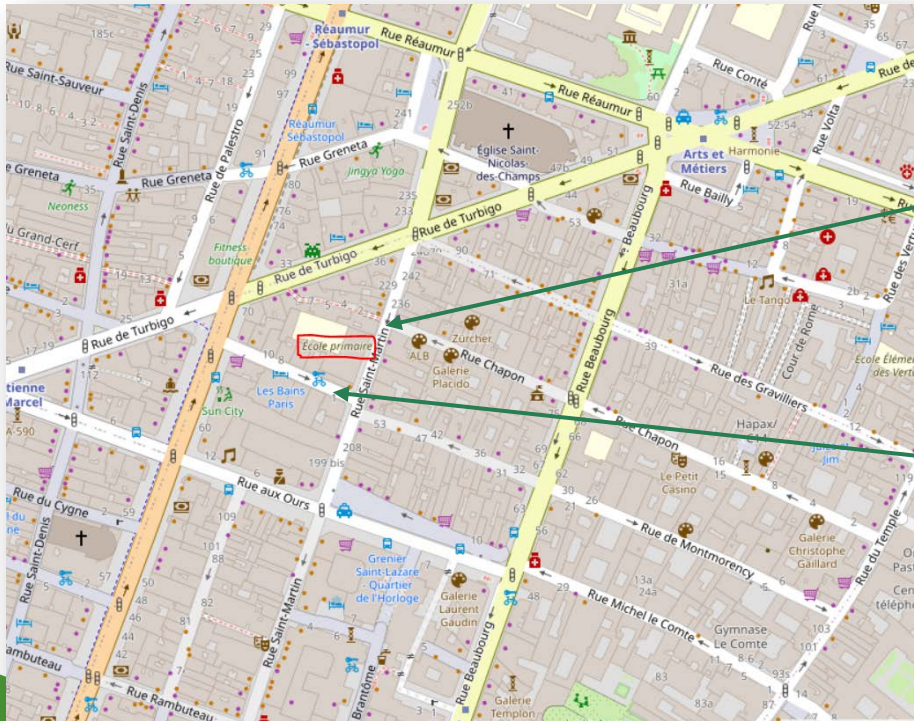
- La configuration du quartier permet d'imaginer un projet qui ne se limite pas à l'installation d'une barrière, plutôt sur le modèle de ce qui a été fait rue du Fauconnier (transformation en aire piétonne).
- L'objectif principal est de casser le trafic de transit, notamment poids lourds, qui circule dans la rue Saint-Martin entre la rue de Turbigo et la rue aux Ours.

Consultations :

- Plusieurs parents d'élèves rencontrés le 08/10 sur site avec Karine BARBAGLI, première adjointe
- Comité des mobilités actives le 16/11
- Réunion publique (en ligne) le 23/11

1) Rue Saint-Martin : apaisement des abords de l'école au n° 211

Plan de situation :



1) Rue Saint-Martin : apaisement des abords de l'école au n° 211

Les enjeux à prendre en compte :

- Maintenir les possibilités de livraisons pour les commerces présents dans la rue et pour la restauration scolaire, la collecte des déchets, les interventions des véhicules de secours, etc.
- Permettre le dépose minute pour les enfants autistes qui étudient dans cette école et n'habitent pas le quartier.
- Améliorer les cheminements piétons et cyclables dans la rue Saint-Martin.
- Penser au cheminement au sud vers la crèche rue Brantôme

Les constats et premiers avis émis :

- Rue de l'Avenir : besoin de penser le projet en élargissant la focale en amont et en aval. Dans cette logique, un plan à plus grande échelle serait opportun pour saisir les différents enjeux.
- Vélorution : Au niveau de la rue Réaumur, devant l'église Saint-Martin des champs et Arts et métier, la voirie est très peu confortable pour les vélos (une voie bus et deux voies de circulation et présence de pavés sur chaussée).
- Franck : Carrefour avec Sébastopol (pour les parents qui viennent de l'école rue Dussoubs) mériterait également d'être traité.
- Paris en Selle : on est sur une rue avec un fort trafic de transit, peur du non-respect/mésusages de la barrière pivotante (si fermeture par clefs pompiers, c'est facilement trouvable dans le commerce) et utilité partielle si elle n'est pas fermée en permanence. Proposition alternative faite en séance (voir *Annexe I*).

1) Rue Saint-Martin : apaisement des abords de l'école au n° 211

Compléments d'information sur l'aménagement initial proposé par la Mairie de Paris Centre et le service voirie :

- L'aménagement proposé prévoit l'implantation d'une barrière sur la rue Saint-Martin, au niveau de la rue Turbigo. Le passage en aire piétonne a pour conséquence de supprimer toutes les places de stationnement. L'arrêt sera toujours possible, sans modification du plan de circulation. La barrière sera fermée par un cadenas avec des clefs de type « voirie » (non reproductibles). La desserte locale serait possible (ainsi que les livraisons et l'accès à l'école en taxis) via la rue Chapon.
- Il est à noter que l'implantation de la barrière prévoit un passage libre de 1m20 pour les cyclistes, ce qui permettra également physiquement le passage (illicite) des 2RM. Les portiques permettant de limiter l'accès aux seuls vélos empêchent également le passage des vélos cargo ou équipés de sacs, ils ne sont donc pas opportuns ici.

Suites à donner :

- La mise en œuvre du projet devra s'accompagner de passages réguliers des agents de la Direction de la Prévention de la Sécurité et de la Protection dans les premiers temps pour faire respecter l'aménagement.
- Des arceaux vélos pourraient être installés rue du Bourg l'Abbé.
- La barrière doit être fermée en permanence (sauf passage ponctuel des (rares) véhicules autorisés) pour que l'apaisement de la rue fonctionne sans modification des sens de circulation.

2) Identification des secteurs prioritaires pour les arceaux vélos

Contexte du projet :

- Engagement fort sur le développement du vélo, qui nécessite des aménagements cyclables mais aussi du stationnement sur l'espace public.
- Lancement de la consultation « 10 m² en bas de chez vous » par la Ville de Paris pour identifier les potentiels de valorisation du foncier rendu disponible par la suppression de la moitié des places de stationnement pour les véhicules motorisés. Occasion d'identifier les besoins prioritaires en stationnement vélo sur l'espace public.
- Le sujet du stationnement sécurisé est bien identifié mais correspond à des projets en eux-mêmes (déploiement des vélobox, vélostations, etc.), et pas simplement de la gestion de voirie.

Modalités du déploiement des arceaux vélos :

- Lors des projets d'aménagement (ajout de zones de stationnement « à la carte »). *Exemple : le long de la piste cyclable rue de Turbigo*
- Lors des travaux de réfection de voirie (obligation réglementaire de co-visibilité en amont des passages piétons). *Exemple : rue Sainte-Croix de la Bretonnerie*
- Des ajouts ponctuels selon les besoins observés, demandes des conseils de quartiers, associations, etc. *Exemple : instruction en cours rue au Maire.*
- Des projets à part entière pour les secteurs très carencés. *Exemple du secteur des Halles : étude dédiée en août ayant conduit à la programmation de 400 nouvelles places.*

2) Identification des secteurs prioritaires pour les arceaux vélos

État des lieux :

Données disponibles [en ligne](#)

Indicateur « places réelles » vélo.

5862 places dans Paris Centre :

- 1006 dans le 1er arrondissement, **soit 6 places pour 100 habitants**
- 1372 dans le 2e arrondissement, **soit 6,5 places pour 100 habitants**
- 1573 dans le 3e arrondissement, **soit 4,5 places pour 100 habitants**
- 1906 dans le 4e arrondissement, **soit 7 places pour 100 habitants**

(arrondi à 0,5 près)

S'ajoutent les places mixtes vélo/2RM.



Une hétérogénéité de densité en places vélo selon les quartiers

2) Identification des secteurs prioritaires pour les arceaux vélos

Les constats et premiers avis émis :

- Vélorution : des axes structurants avec piste cyclable comme le boulevard Sébastopol n'ont pas fait l'objet de création d'arceaux vélos. À contrario, forte présence de stationnement pour 2RM.
- Vélorution : certains nouveaux types d'arceaux (notamment déployés le long des coronapistes) sont peu sécurisés contre le vol car pas ancrés profondément dans la chaussée.
- Vélorution : pour identifier les lieux opportuns pour l'implantation d'arceaux, on peut identifier visuellement les sites avec du stationnement sur du mobilier urbain non fait pour cela.
- Paris en Selle : priorité d'implanter des arceaux à proximité des bâtiments qui accueillent du public, et en particulier des lycées, + des petits pôles diffus.
- Vélorution : la quantité à prévoir peut être basée sur la part modale souhaitée/attendue par rapport aux jauges de fréquentation de ces structures.
- La question du comportement des cyclistes est de la distance acceptable entre l'offre de stationnement vélo et la destination est évoquée.
- Franck : intérêt de travailler par quartier en travaillant en lien avec les Conseils de quartier.
- Isabelle : Sur les vélos épaves, volonté de déambulation pour repérer et faire retirer ces vélos.
- Isabelle : carence d'arceaux constatée dans le 4^e arrondissement. Propose d'envoyer une liste des rues qui en manquent.
- Catherine : nécessité d'équiper en arceaux vélos les établissements accueillant du public.

2) Identification des secteurs prioritaires pour les arceaux vélos

Compléments d'information par la Mairie de Paris Centre et le service voirie :

- Sur l'offre d'arceaux vélos sur les grands axes, et notamment Sébastopol : une offre importante de stationnement 2RM a historiquement été implantée sur cet axe (sur lequel une demande continue d'exister) mais de nombreux arceaux vélo ont également été créés depuis (des stationnements pour vélos-cargos ont également été expérimentés).
- Sur les types d'arceaux : les services posent quasi exclusivement des trombones (plus robustes que les derniers). La Mairie de Paris Centre n'a pas souhaité déployer les arceaux « coronapistes » au titre du risque supérieur de vol.
- Sur les capacités en termes de plan de charge des services et de coût : cela dépend en partie de notre capacité à rattacher ces implantations à des projets existants. S'il n'est pas intégré à un projet tiers, l'arceau vélo revient (fourniture et pose comprise) à 150 €.

Suites à donner :

- Dans le cadre de futures créations d'aménagements cyclables : bien intégrer du stationnement vélo quantitatif.
- Au-delà des ajouts d'arceaux dans le diffus (pour assurer la co-visibilité des passages piétons en particulier), viser en priorité les établissements accueillant du public.
- Organiser (quand la situation sanitaire le permettra) une déambulation sur le terrain pour recenser les épaves et échanger avec le service compétent pour s'assurer de leur retrait effectif.
- Proposition de mettre en place un outil de recensement par les membres du comité des besoins en arceaux vélo pour obtenir une vision spatialisée des secteurs les plus carencés. Démarche à articuler avec les opérations programmées sur la voirie pour mutualiser les travaux.

3) Prolongement du plateau piétonnier rue de la Verrerie

Contexte du projet :

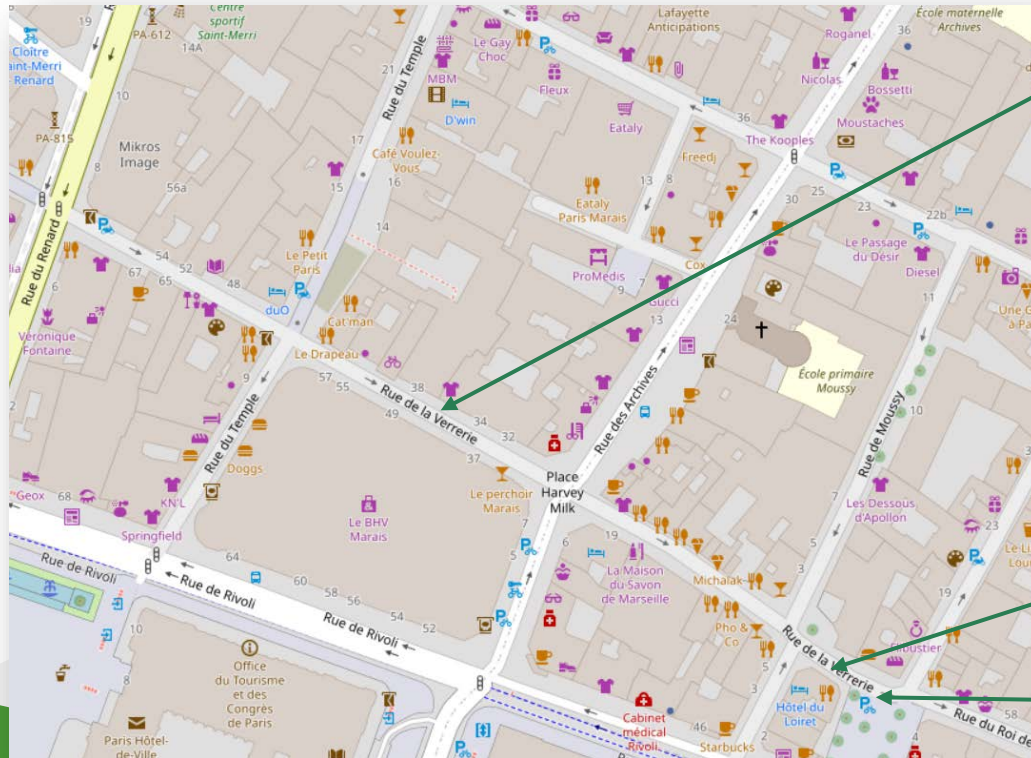
- Une première étape de transformation de la rue de la Verrerie en plateau piétonnier, au niveau de la rue du Bourg Tibourg.
- Un aménagement apprécié avec un enjeu de régulation du stationnement illicite, voire de traversée de la place piétonne par des véhicules motorisés.
- Le projet de poursuite du plateau piétonnier dans sa portion comprise entre la rue du Renard et la rue de Moussy est très avancé, études et plans finalisés.
- L'aménagement doit tirer profit du retour d'expérience de la première phase pour assurer son respect par les véhicules motorisés : le choix et la disposition du mobilier urbain est important à cet égard.

Le projet de la rue de la Verrerie :

- Mise à niveau de la chaussée et du trottoir (plateau piétonnier) entre la rue du Renard et la rue de Moussy, en continuité de l'aménagement déjà réalisé.
- Inversion du sens de circulation de la rue de la Verrerie derrière le BHV.
- Le type de mobilier urbain et son positionnement peut encore évoluer : objet de cette saisine du comité des mobilités actives.
- Avis souhaité également sur l'offre de stationnement vélo.

3) Prolongement du plateau piétonnier rue de la Verrerie

Plan de situation :



3) Prolongement du plateau piétonnier rue de la Verrerie

Compléments d'information par le service aménagement de la Ville de Paris :

Le projet concerne la portion comprise entre la rue du Renard et la rue du roi de Sicile.

- Première phase (travaux déjà réalisés) : portion comprise entre la rue de Moussy et la rue du Bourg Tibourg. L'objectif de l'aménagement était de renforcer le caractère piéton de la voie et de créer une continuité visuelle avec la place du Bourg Tibourg.
- Deuxième phase : portion comprise entre la rue de Moussy et la rue du Renard. Les études sont finalisées et les travaux pourront commencer dès début 2021. Les matériaux projetés : asphalte et béton.

Les objectifs de l'aménagement (deuxième phase) :

- Renforcer le caractère piéton avec un plateau piétonnier de plein pied avec une « marche » de 2 cm entre les trottoirs et la chaussée (pour permettre l'écoulement des eaux). Les 2 cm permettent aussi aux malvoyants de se repérer et aux personnes à mobilité réduite de circuler librement entre trottoir et chaussée.
- Couper le trafic de transit : le sens de circulation aujourd'hui unique, avec des véhicules qui vont vite, sera inversé derrière le BHV pour couper la ligne droite.
- Limiter le stationnement sauvage tel qu'il a pu être constaté sur la première phase avec du stationnement sur les « trottoirs » et des passages de véhicules au travers de la place : réfléchir à une implantation de mobilier qui limite ce phénomène et au type de mobilier à retenir pour cet usage.

3) Prolongement du plateau piétonnier rue de la Verrerie

Les constats et premiers avis :

- Paris en Selle : Peu de réappropriation de la chaussée par les piétons constatée et une rue toujours très circulée par les voitures
- Sur l'utilisation des arceaux vélos comme mobilier anti stationnement sauvage, pas de consensus. Certains trouvent que cela permet de regagner de l'espace pour les vélos et que c'est un bon coup deux en un. Pour d'autres c'est dangereux aussi bien pour les arceaux en eux-mêmes (risque de dégradation) que pour les vélos.
- Paris en Selle : de nombreux arceaux vélo retirés lors du plateau piétonnier phase 1 (ceux devant la boulangerie). Cela a engendré une sur occupation des emplacements proches (et il devient difficile de se garer à proximité à vélo).
- Vélorution : Défavorable au dimensionnement du stationnement 2RM qui est supérieur dans le projet à ce qui existe aujourd'hui.

Les constats et premiers avis (suite) :

- Rue de l'Avenir : souligne le besoin pour les personnes déficientes visuelles de pouvoir appréhender l'espace public et donc l'importance de la différence de niveau de 2 cm minimum entre la chaussée et le trottoir.
- 60 M de piétons : contribution en *Annexe II*.

Suites à donner :

- Le dimensionnement du stationnement 2RM sera revu en cohérence avec l'objectif de division par 2 porté par l'équipe municipale.
- Des arceaux vélos pourront être ajoutés en remplacement.
- Les arceaux vélos utilisés comme mobilier anti-stationnement sont ici une expérimentation limitée en nombre, qui permettra de confirmer la pertinence et la sécurité de cette configuration.

Information sur les réunions publiques (numériques) à venir

- **18/11/2020** - Réaménagement de la rue des deux ponts sur l'Île-Saint-Louis (4^e arrondissement, projet lauréat du Budget Participatif) : élargissement des trottoirs et réduction d'une file de circulation :
<https://mairiepariscentre.paris.fr/pages/reunion-publique-d-information-reamenager-la-rue-des-deux-ponts-pour-apaiser-la-circulation-15739>
- **23/11/2020** - Apaisement des abords de l'école Saint-Martin (3^e arrondissement):
<https://mairiepariscentre.paris.fr/pages/reunion-projet-apaisement-aux-abords-des-etablissements-scolaires-sur-webex-15774>
- **03/12/2020** - Révision du plan de circulation du quartier Lune-Thorel (2^e arrondissement) : le lien sera annoncé sur le site de la Mairie de Paris Centre

- Plusieurs concertations **à venir** sur la pérennisation des aménagements temporaires en faveur des piétons, rue par rue.

Exemple de la rue Vieille du Temple



La suite du comité des mobilités actives

Prochaine séance du comité [le lundi 14 décembre](#)

Ordre du jour :

- Plan de circulation du quartier Lune-Thorel
- Pérennisation des aménagements temporaires en faveur des piétons
- Retour d'expérience sur les premiers comités

A noter pour début 2021 :

- Shirley WIRDEN, adjointe au Maire de Paris Centre en charge de l'égalité femmes-hommes, sera invitée pour un échange « genre et espace public ».
- Souhait de la Mairie de Paris Centre d'organiser un séminaire de formation / rencontre d'acteurs des mobilités actives.
- Le Conseil local du handicap sera créé en début d'année 2021, 2 membres pourront siéger au comité des mobilités actives.

Annexe 1 – proposition de Paris en Selle – rue Saint-Martin

Contre-proposition de Paris En Selle :

- Barrage de la rue Saint-Martin par du mobilier type bloc granit entre la rue du Bourg l'Abbé et la rue Montmorency avec l'inversion du sens de circulation de la rue du Bourg l'Abbé pour casser le trafic de transit.

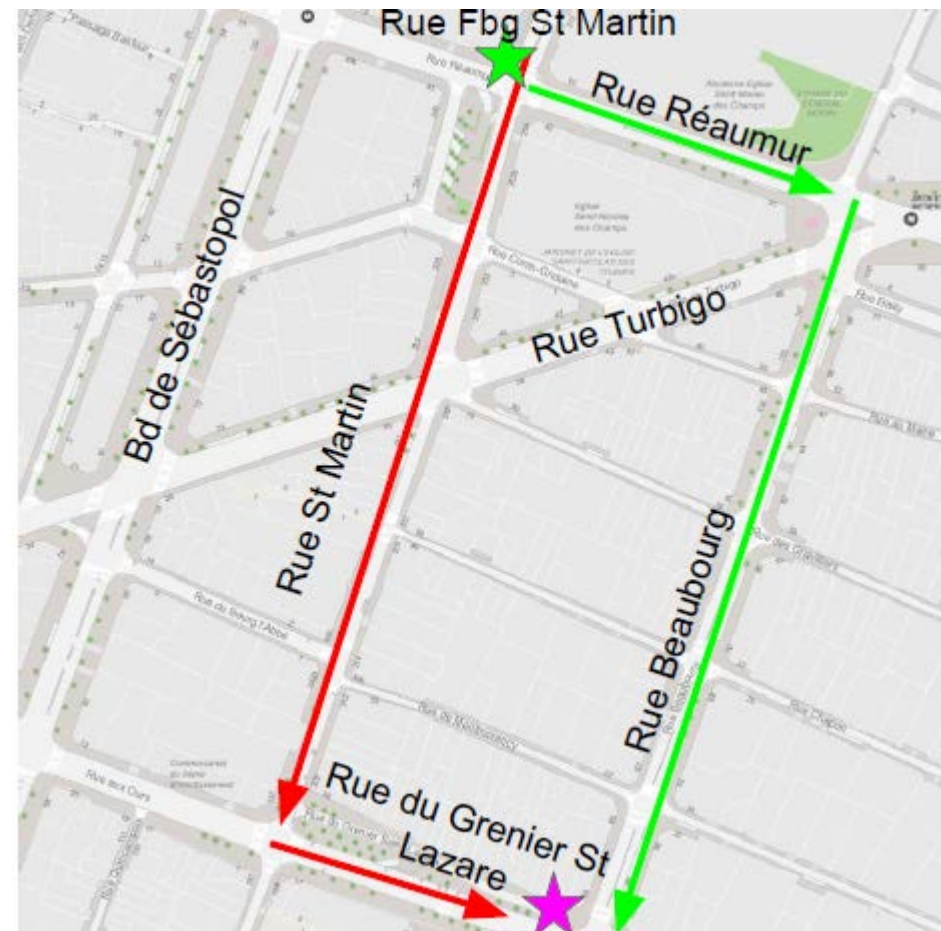
Premiers éléments de réponses Mairie de Paris Centre et service voirie :

- Proposition pertinente et utilisée notamment en Allemagne avec succès.
- La présence de la barrière installée rue Saint-Martin, qui sera toujours fermée (sauf accès véhicules de sécurité et collecte de déchets), rend par contre redondante la proposition.
- L'inversion de la rue du bourg l'abbé en direction de Sébastopol nécessite l'implantation d'un feu au carrefour (le renvoi des véhicules sur un carrefour à feux sans mettre un feu en amont sur un axe comme Sébastopol serait dangereux) et donc des études préalables et des travaux.

Annexe 1 – proposition de Paris en Selle – rue Saint-Martin

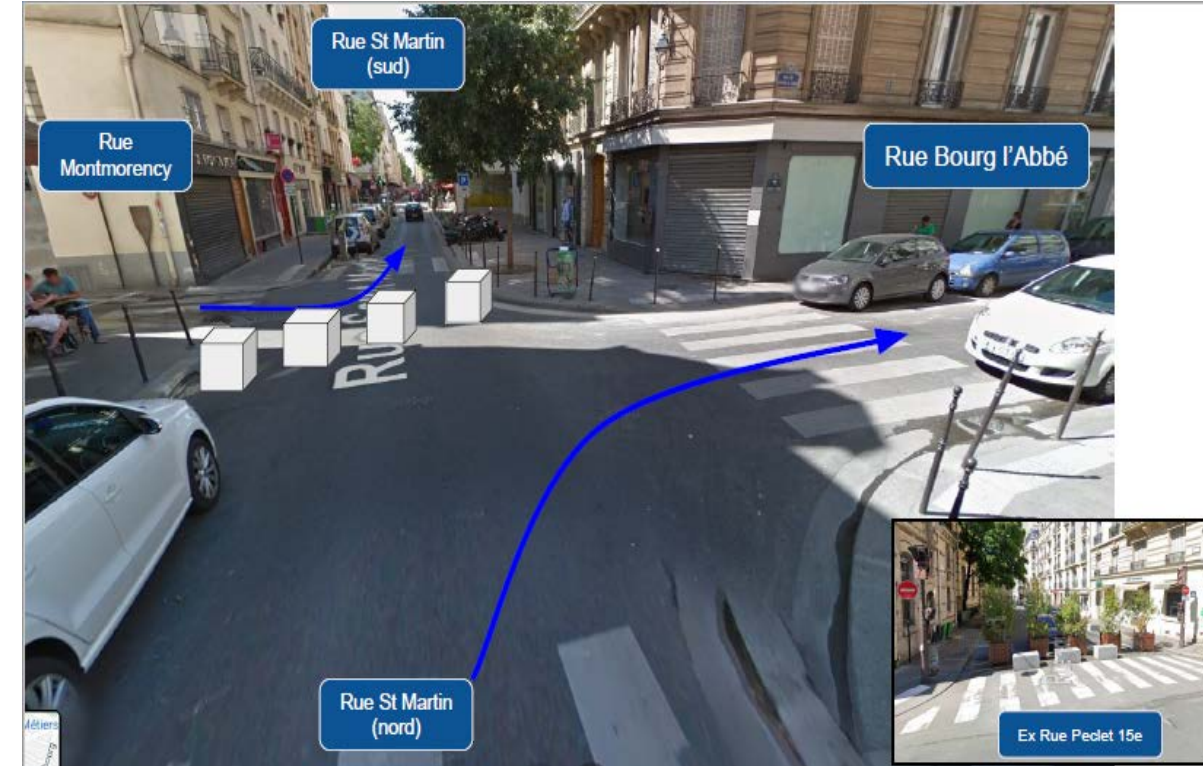
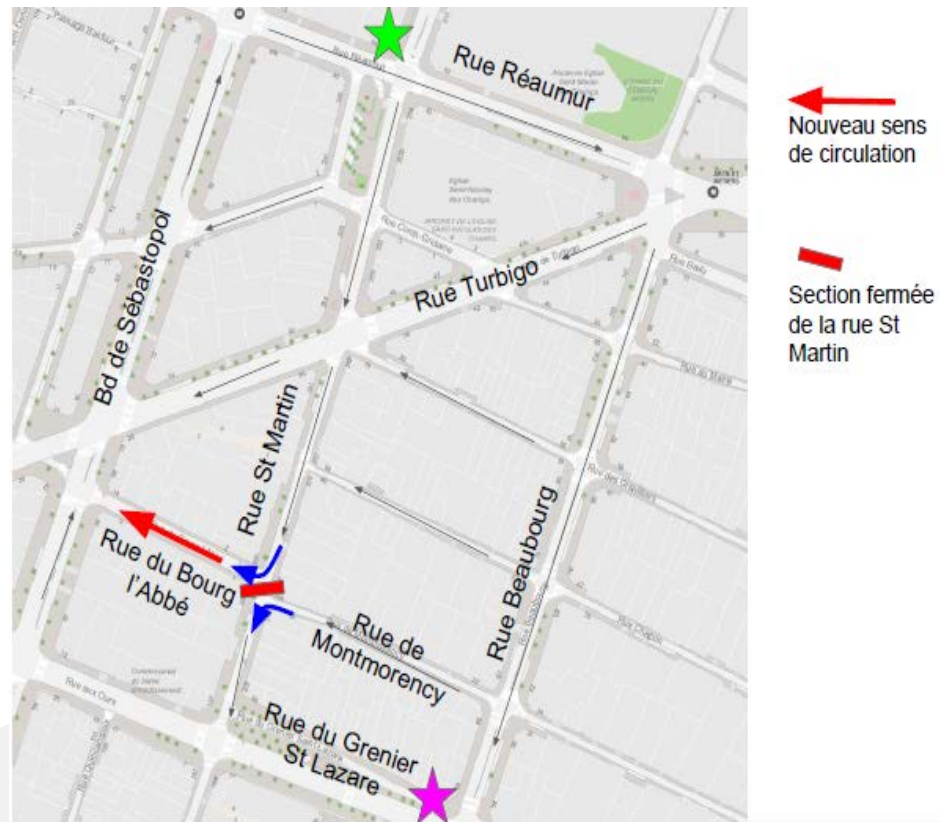
Présentation de Paris en Selle

Aire piétonne Rue St Martin



Annexe 1 – proposition de Paris en Selle – rue Saint-Martin

Présentation de Paris en Selle



Annexe 2 – contribution du collectif “Place aux Piétons” sur la problématique des arceaux vélos sur l’espace public

Comité des mobilités actives Paris Centre

Réunion du 16 novembre 2020

Le 18 novembre 2020

Commentaires de Hervé Dupont pour 60 Millions de Piétons, association membre du collectif place aux piétons.

Le comité portait sur l’aménagement d’une partie de la rue de la Verrerie, projet partiel élaboré par les techniciens de la ville.

Ces aménagements dépendent d’une vision plus large du quartier qui conditionnera le flux et la présence ou non de différents véhicules. Il est difficile d’exprimer une opinion ou des propositions sans ce contexte. Toute information et échange sur ces points serait la bienvenue.

En particulier le stationnement des vélos ne peut être réglé sur les trottoirs, les solutions sont à trouver sur chaussée dans le cadre d’un projet de quartier global.

Les documents préalable gagneraient à être accompagnés d’une courte notice indiquant notamment les largeurs de trottoirs et chaussées, le principe des dispositions proposées.

Les trottoirs sont de largeur variable selon l’emprise des immeubles. Sous réserve de vérification, j’estime à 3,50 à 4mètres. Les parties les plus larges, 2m ou moins les parties étroites.

Il est rappelé que la largeur minimale préconisée par le CEREMA en période de confinement pour la circulation des piétons est de 2,50m. En période normale une largeur de 2m est un minimum strict. Cela correspond à deux piétons de front dont un accompagnant un déficient visuel, ou un adulte avec poussette tenant à la main un jeune enfant, ou une voiture pour handicapé moteur pour ne prendre que ces exemples.

Le projet dispose sur le trottoir des éléments de mobilier urbain : blocs en béton pour s’asseoir, poubelles, arceaux pour stationnement de vélos. Ajoutons à cela le mobilier indispensable : feux tricolores, mâts d’éclairage public, panneaux de signalisation.

Ces éléments constituent par nature des obstacles à la circulation des piétons. Pour respecter le passage de 2m minimum, seuls les mâts d’éclairage et la signalisation peuvent être installés en limite de la bordure du trottoir dans les parties étroites.

Dans les parties plus larges, de 3,50 ou 4 m on peut installer, alignés, dans une bande longitudinale, les autres éléments de mobilier urbain, bancs, poubelles.

Concernant les arceaux à vélos, ils ne peuvent se concevoir dans ce cas que pour un stationnement longitudinal. Toutefois, Dans cette configuration, Les déficients visuels se heurtent régulièrement aux guidons ou pédales des vélos, non repérés par les cannes blanches. Pour pallier cet inconvénient, il convient de les disposer sur une plateforme de 1m de large surélevée de 2 à 3 cm par rapport au niveau du trottoir, selon la recommandation des associations d’aveugles et déficients visuels.

Il va de soi qu’il convient d’éviter de stationner les vélos en libre dépôt ou accrochés à un mât d’éclairage ou de signalisation, ou une barrière de protection comme on le constate parfois. Ces pratiques sont particulièrement gênantes voire dangereuses.