

# COMITÉ DES MOBILITÉS ACTIVES DE PARIS CENTRE

**3 MAI 2021**



PARIS  
CENTRE

Devenez acteur des  
mobilités actives à  
Paris Centre

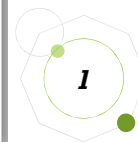


La Mairie de Paris Centre met en place un Comité des Mobilités Actives pour recueillir vos avis et propositions sur les futurs aménagements de l'espace public et les animations autour des mobilités.

Si vous souhaitez participer aux activités du Comité, inscrivez-vous sur [cab-pariscentre@paris.fr](mailto:cab-pariscentre@paris.fr)



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

Direction de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection

Toujours :

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

(+ liste complémentaire)

## Collège associatif

Associations de la Maison du Vélo : Velorution Paris Ile-De-France, Atelier Vélorution Bastille, Mieux se Déplacer à Bicyclette, AICV PARIS, Paris en Selle

Associations du Collectif Place aux Piétons :

60 Millions de Piétons, Rue de l'Avenir, Fédération française de Randonnée pédestre

+ association Femmes en mouvement

## Conseil local du handicap

Le premier CLH de Paris Centre a eu lieu le 12 février.

Deux membres ont été tirés au sort pour rejoindre le comité des mobilités actives



# ORDRE DU JOUR

1) Retrait des épaves de vélo : le comité avait proposé l'idée d'une marche exploratoire de repérage

**Ce qui est attendu du comité :** caler les modalités de la marche exploratoire.

2) Régulation des vitesses des trottinettes en *freefloating*

**Ce qui est attendu du comité :** Recueillir des propositions sur les zones où mettre en place cette régulation.

3) Continuité piétonne de la rue Saint-Denis au croisement avec la rue de Turbigo

**Ce qui est attendu du comité :** Recueillir un avis sur les idées de marquage proposées à l'occasion de la rénovation de la chaussée

# 1) Retrait des épaves de vélo

## Contexte :

- L'augmentation rapide du nombre de cyclistes à Paris entraîne également une augmentation du nombre de vélos, et mécaniquement du nombre d'épaves ou vélos abandonnés.
- Ces vélos abandonnés et épaves occupent des arceaux et réduisent la disponibilité des places de stationnement, encore insuffisantes dans certains quartiers très fréquentés, en plus de générer une certaine pollution visuelle pour les vélos les plus dégradés.
- Le comité a proposé l'organisation d'une marche exploratoire pour repérer les vélos concernés en vue de leur retrait.
- Pour rappel, l'application Dans ma Rue permet ce type de signalement (catégorie « autos, motos, vélos ... » puis « Epave de vélo »)
- A noter une démarche citoyenne de repérage et signalements déjà engagée sur Twitter par le compte @DansMaRouille.

## Synthèse de la présentation de la DPSP (service compétent) :

### Un vélo est manifestement abandonné et dégradé sur la voie publique

- 1 Faire un signalement à la direction de la prévention, de la sécurité et de la protection (DPSP) :
  - ▶ via l'application **DansMaRue** (DMR)
  - ▶ au **39 75**
  - ▶ par mél à [DPSP-SDRD-UEV@paris.fr](mailto:DPSP-SDRD-UEV@paris.fr).
- 2 La direction de la prévention, de la sécurité et de la protection envoie un agent de surveillance de Paris pour constater.
- 3 Si l'agent confirme que le vélo est une épave, il colle une étiquette de demande d'enlèvement et adresse un relevé descriptif à la direction de la propreté et de l'eau (DPE).
- 4 La direction de la propreté et de l'eau organise une tournée d'enlèvement. Les épaves sont stockées et mises à disposition d'associations partenaires pour recyclage.

 **Délai d'environ 2 à 3 semaines**

# 1) Retrait des épaves de vélo

## Synthèse des échanges avec le comité sur la procédure de retrait des épaves et vélos abandonnés :

- Intro de Florent Giry : augmentation du nombre de vélos alors que des épaves neutralisent des places.
- Mme Stéphanie Sigonney, de la circonscription de Paris Centre à la DPSP évoque l'existence d'une unité spécifique depuis 2018 pour les véhicules abandonnés et ventouses...
- Grâce aux signalements via DansMaRue, l'unité « épaves – ventouses » pose un sticker pour annoncer le retrait véhicule ; enlèvement au bout de 8 jours mais délai moyen de 2 à 3 semaines par un service de la DPE (fonctionnelle). A noter que d'autres services de la préfecture de Police peuvent faire des enlèvements.
- M. Oulade Lhajja de la DPE indique qu'avant sept. 2019, les signalements ne venaient pas via DMR, et que l'augmentation depuis est très nette.

## Propositions d'organisation pour la marche exploratoire :

- Utilisation de la grille DPSP déterminant par critères le statut « épave ». Itinéraire pourrait panacher les différents types de voies (aires piétonne, autres voies,...).
- La Mairie de Paris Centre suggère que l'intérêt est de faire l'exercice conjointement entre citoyens et agents municipaux. La DPSP n'y voit aucun problème, avec deux équipes (une DPSP et une DPE).
- Isabelle suggère d'utiliser l'application DMR pour repérer une dizaine d'épave et aller avec les services le jour du retrait.
- Franck propose, au-delà de la balade, d'apporter un soutien en favorisant ces remontées via conseils de quartier... Cela pose la question de la capacité de prise en charge du flux par les services.
- Paris en Selle demande quelles seraient les suites à cette balade exploratoire, exercice intéressant mais pas une solution durable.
- La Mairie propose de rencontrer la DPE pour suivre le débouché des épaves. Action en deux temps : exploration pédagogique et échange technique/recyclage.

## 2) Régulation des vitesses des trottinettes en *freefloating*

### Contexte :

- L'apparition des trottinettes et vélos en *freefloating* à Paris en 2018 a offert une nouvelle solution de mobilité pour les parisiens, mais a généré des conflits d'usage en particulier avec les piétons (respect des trottoirs) et des vélos (concurrence pour le stationnement).
- Le Conseil de Paris a adopté en avril 2019 des mesures afin de réguler l'utilisation des trottinettes électriques en libre-service :
  - Choix de 3 opérateurs pour limiter la flotte à 1500 trottinettes, avec redevance ;
  - Délimitation de places de stationnement dédiées, sur la chaussée ;
  - Verbalisation et mise en fourrière pour les infractions constatées ;
  - Signature d'une charte de bonnes pratiques par les opérateurs.
- Ces mesures ont permis de réduire les conflits d'usage, qui n'ont pas totalement disparus :
  - Sentiment d'insécurité qui peut être généré pour certains piétons lorsque les usagers de trottinettes se faufilent, et quelques accidents recensés
  - Le stationnement des trottinettes dans les places dédiées est parfois désordonné ou débordant

### Le cadre dans lequel s'inscrit la Mairie de Paris Centre :

- Il ne revient pas aux arrondissements de revenir sur l'opportunité du déploiement du *freefloating*, qui est piloté par la Ville de Paris ;
- Le principe d'avoir des places de stationnement dédiées sur la chaussée est également commun à tous les arrondissements ;

### Les actions proposées par la Mairie de Paris Centre :

La Mairie de Paris Centre a engagé des réflexions avec les opérateurs sur deux volets complémentaires :

- Le repositionnement de certaines places de stationnement dédiées en fonction des usages réellement observés pour réduire les cas de surcharge / débordement, et rendre l'espace public pour d'autres usages aux emplacements peu utilisés. Le nombre de places totales resterait inchangé.
- La limitation automatique des vitesses des trottinettes dans des zones où les conflits piétons sont fréquents : **objet de cette saisine du comité.**



## 2) Régulation des vitesses des trottinettes en *freefloating*

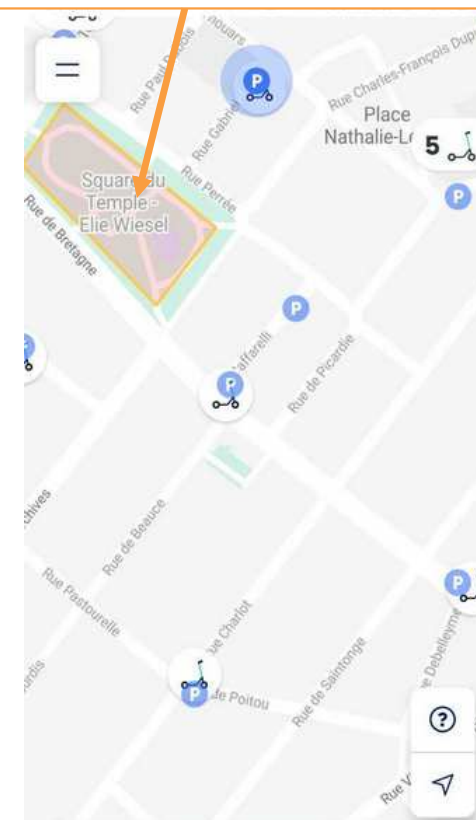
### La régulation des vitesses des trottinettes :

- Les opérateurs de *freefloating* peuvent définir des secteurs où les trottinettes ralentissent automatiquement lorsque le signal GPS est repéré dans la zone.
- Les opérateurs ont, pour certains d'entre eux, défini des zones où les trottinettes ralentissent, voire s'arrêtent totalement (cf document envoyé avec l'ordre du jour).

En février 2021	Opérateurs	Lime	Tier	Dott
<b>Zone interdite (les trottinettes s'arrêtent)</b>	Jardin des Tuileries	x		
<b>Vitesse limitée</b>	Aire piétonne Halles	8 km/h		
	Square du Temple		x	
	jardin du Palais Royal		x	
	Jardin des Tuileries		x	
	Place du marché saint Honoré		x	
	Square de la tour Saint Jacques		x	
	Jardin de la place des Vosges		x	

*Ces informations peuvent être incomplètes ou non actualisées*

Exemple de zone à vitesse limitée (Tier)



## 2) Régulation des vitesses des trottinettes en *freefloating*

### La régulation des vitesses des trottinettes :

- Pour une meilleure lisibilité de ces restrictions par les usagers qui utilisent fréquemment plusieurs services différents, et pour assurer une concurrence équitable entre les opérateurs, le Mairie de Paris Centre souhaite homogénéiser les règles de limitation de vitesse.
- Le choix des zones à vitesse réduite / zones interdites à la circulation doit répondre à des critères objectifs relatifs aux statuts des voies et/ou à la densité piétonne.
- A noter que les opérateurs peuvent définir des zones pérennes ou temporaires (le temps d'un évènement par exemple).
- Un échange est prévu avec les opérateurs avant l'été pour arrêter ensemble les zones concernées.

### Propositions du comité :

- Jean : accès aux squares et jardins est inapproprié, ce qui fait consensus au sein du comité.
- La Mairie rappelle l'article 7 du règlement des jardins mentionnant que tous les vélos et gyropodes sont autorisés dans les allées, à vitesse adaptée.
- Vélorution évoque un exemple de stationnement illégal dans une rampe PMR du square des Blancs-Manteaux.
- Jean : dans les aires piétonnes, l'allure du pas ne paraît pas crédible et une vitesse limite de 12 à 15 km/h (allure pas de cheval) serait possible selon MDB, ou encore de 8 km/h (cas d'un opérateur aux Halles).
- Paris en Selle demande pourquoi restreindre l'accès et ne pas faire un parallélisme entre vélos et trottinettes électriques. Vélorution s'oppose à une telle comparaison, les trottinettes électriques ne demandant aucun effort physique. Signal que tous les modèles de trottinettes ne disposent pas d'avertisseurs sonores
- Rue de l'avenir estime que les trottinettes constituent un danger pour leurs usagers et les tiers et que l'application des réglementations doit être plus sévère en fonction du statut des espaces et des voies. .
- MDB : d'autres sites méritent d'être pris en compte dans la réflexion : grands cimetières / emprises d'esplanades et terre-plein au-dessus du souterrain du Gal Lemonnier interdit aux cyclistes.
- **Synthèse avis du comité** : proposition de vitesse réduite dans les aires piétonnes, encore plus voire interdite dans les espaces verts. Idée suggérée de modulation temporelle dans les limitations.



# 3) Continuité piétonne de la rue Saint-Denis au croisement avec la rue de Turbigo

## Contexte :

- La section territoriale de voirie poursuit un programme soutenu de rénovation des chaussées dans Paris Centre.
- La Mairie de Paris Centre profite de chaque rénovation pour apporter des modifications de la bande de stationnement (covisibilité des passages piétons, ajouts d'arceaux vélos, mise aux normes pompiers).
- Des modifications peuvent aussi être envisagées sur le marquage au sol à l'occasion de la remise à neuf du revêtement, ce qui sera le cas rue de Turbigo (portion entre bd de Sébastopol et rue E. Marcel) avec une rénovation cet été.
- La Mairie de Paris Centre souhaite réfléchir avec le comité des mobilités actives aux évolutions du marquage au sol en faveur des piétons.



## Echange avec le comité :

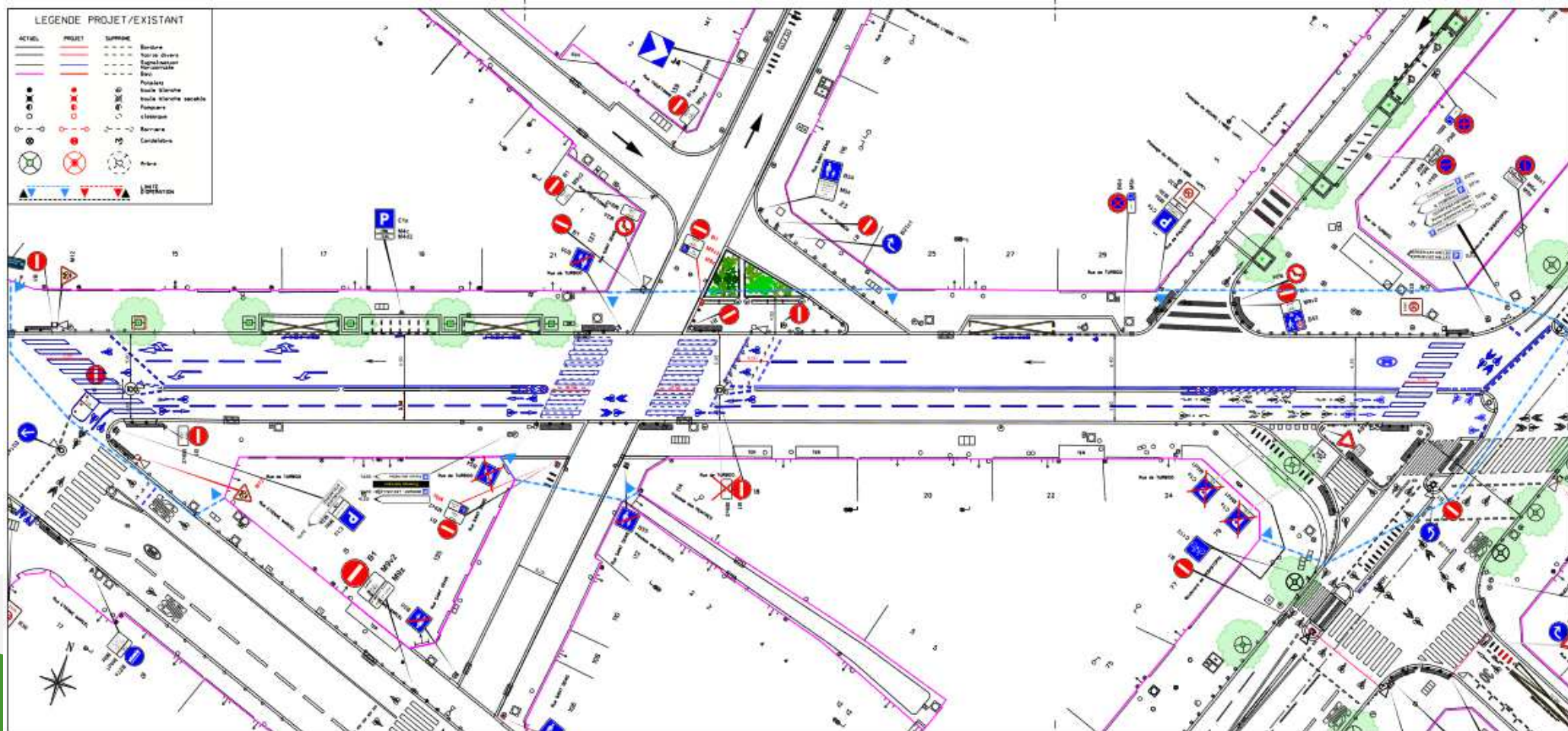
- La Mairie de Paris Centre demande ce que les membres pensent d'un croisement « à la japonaise » (passages piétons en croix)
- Franck comme Paris en Selle mentionnent que la circulation piétonne est nord-sud, ce qui ne justifie pas la croix japonaise. Ils sont favorables à un élargissement de ces passages, voire à une surélévation pour les marquer visuellement.
- Denis suggère un marquage en 3D comme cela a été expérimenté ailleurs, la Mairie indique qu'une expérimentation à Paris il y a 2 ans n'a pas été concluante (l'illusion d'optique se perd très rapidement)
- Des pistes sont évoquées de marquage (ex. à Nancy) ou de traitement du sol (cas du carrefour E. Marcel/Montorgueil).

### 3) Continuité piétonne de la rue Saint-Denis au croisement avec la rue de Turbigo

#### Envoi ultérieur de Paris en Selle :

- les panonceaux "sauf vélo" sous les panneaux sens interdit ne sont placés que sous celui à droite.
- la mairie de Paris avait expérimenté la dépose des répéteurs de feux en 2018, un meilleur respect du sas vélo avait été constaté. Il serait opportun de profiter de la reprise de la chaussée pour déposer ces répéteurs
- est-ce que l'enrobé de la piste sera repris aussi ?
- est-ce qu'une attention particulière pourra être portée sur la jonction avec le trottoir ? Bien souvent sur les chaussés à Paris, le caniveau est traité différemment du reste de la chaussée. L'idéal serait de tout remplacer en même temps pour maximiser la largeur roulable de la piste.

### 3) Continuité piétonne de la rue Saint-Denis au croisement avec la rue de Turbigo



# Actualités Paris Centre sur les mobilités actives

- Poursuite des [consultations en mai 2021](#) sur la pérennisation des aménagements temporaires en faveur des piétons, rue par rue (3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements)
- **5 mai 2021** – Lancement de la démarche « [Embellir votre quartier](#) » pour le Marais et les Îles
- **Mai à Juin 2021** – Mise en œuvre des aménagements pérennes pour les rues Vieille du Temple, Elzevir et Dupuis
- **Jusqu'à l'été 2021** – Rénovation de plusieurs chaussées avec (souvent) ajout d'arceaux vélos (rues Chapon, de Montmorency, des Gravilliers, de Montpensier, des Lions Saint Paul, Malher, des Tournelles, Montmartre, de Turbigo, etc.), notamment pour la covisibilité des passages piétons
- **01 juin 2021** – Réunion d'information sur l'aménagement des abords de l'école Saint-Martin (d'ici la fin de l'année)
- **29 juin 2021 18h30** : réunion de présentation des rues aux écoles traitées pour septembre
- **1er semestre 2021** – Poursuite des travaux d'élargissement du trottoir rue des deux ponts (Ile Saint-Louis) et du plateau piétonnier de la Verrerie
- **Été 2021** – Poursuite des aménagements pour la pérennisation des aménagements temporaires en faveur des piétons, rue par rue
- **Septembre 2021** – Aménagement des abords de 4 nouvelles écoles : rues Louvois, du Petit Musc, de Moussy et Geoffroy l'Asnier
- **En cours - jusqu'en fin d'année** – Sécurisation des aires piétonnes Montorgueil et Halles par des bornes anti-intrusion (sécurité publique), sur le modèle des rampes d'accès aux berges

# La suite du comité des mobilités actives

Prochaine séance du comité [en septembre](#)

Ordre du jour provisoire :

- Échange sur le futur plan vélo