

COMITÉ DES MOBILITÉS ACTIVES DE PARIS CENTRE

09/09/2021

EN PRÉSENCE DU MAIRE



PARIS
CENTRE

Devenez acteur des
mobilités actives à
Paris Centre

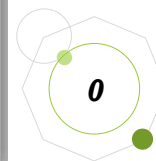


La Mairie de Paris Centre met en place un Comité des Mobilités Actives pour recueillir vos avis et propositions sur les futurs aménagements de l'espace public et les animations autour des mobilités.

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

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) Retour sur la mise en œuvre des avis précédents

2) Plan vélo parisien : présentation du schéma cyclable à l'étude

Ce qui est attendu du comité : échange sur la présentation

3) Semi- pérennisation de la « coronapiste » de Rivoli

Ce qui est attendu du comité : Recueillir un avis sur l'aménagement proposé et des propositions d'amélioration

1) Retour sur la mise en œuvre des avis précédents

Comité du 26/01 et 08/03/2021 :

- Pérennisation des aménagements temporaires en faveur des piétons : diverses modifications retenues des retours du comité et de la consultation citoyenne, au cas par cas. Les aménagements vont reprendre à partir d'octobre pour les rues Vieille du Temple, Temple, Roi de Sicile et Poitou.

Comité du 03/05/2021 :

- **Régulation des vitesses des trottinettes en freefloating** : l'avis du comité a constitué la ligne de discussion pour la Mairie de Paris Centre avec les opérateurs de trottinettes. La régulation a été activée dans une dizaine de secteur piéton, à la vitesse homogène de 10 km/h. L'arrêt automatique dans les espaces verts n'a pas été retenue pour éviter les amoncellement de trottinettes arrêtées aux entrées des parcs (les usagers ne pouvant plus redémarrer pour la stationner ailleurs).

>> La Ville de Paris souhaite élargir cette démarche à tout Paris, les mairies d'arrondissements ont été consultées cet été. La Mairie de Paris Centre va proposer de nouveaux secteurs piétons à intégrer.

Continuité piétonne de la rue Saint-Denis au croisement avec la rue de Turbigo : les discussions avaient portées notamment sur le devenir du stationnement 2RM non loin du carrefour avec Etienne Marcel, et sur la matérialisation d'un passage piéton plus affirmé pour la rue Saint-Denis.

>> La Mairie de Paris Centre a choisi de conserver le stationnement 2RM ici, au regard de la faiblesse de l'offre aux alentours immédiats (aires piétonnes Halles et Montorgueil sans aucun stationnement) et du projet de rue aux école Saint-Martin qui va conduire fin 2021 à la suppression de très nombreuses places de stationnement 2RM rue du Bourg l'Abbé, à quelques centaines de mètres.

>> La Mairie de Paris Centre a souhaité renforcer la lisibilité du passage piéton de la rue Saint-Denis par un jeu de revêtements, de surélévation et/ou de marquage. Les contraintes de délai pour les travaux n'ont malheureusement pas permis à la STV de répondre à cette demande.

2) Plan vélo parisien : présentation du schéma cyclable à l'étude

Contexte :

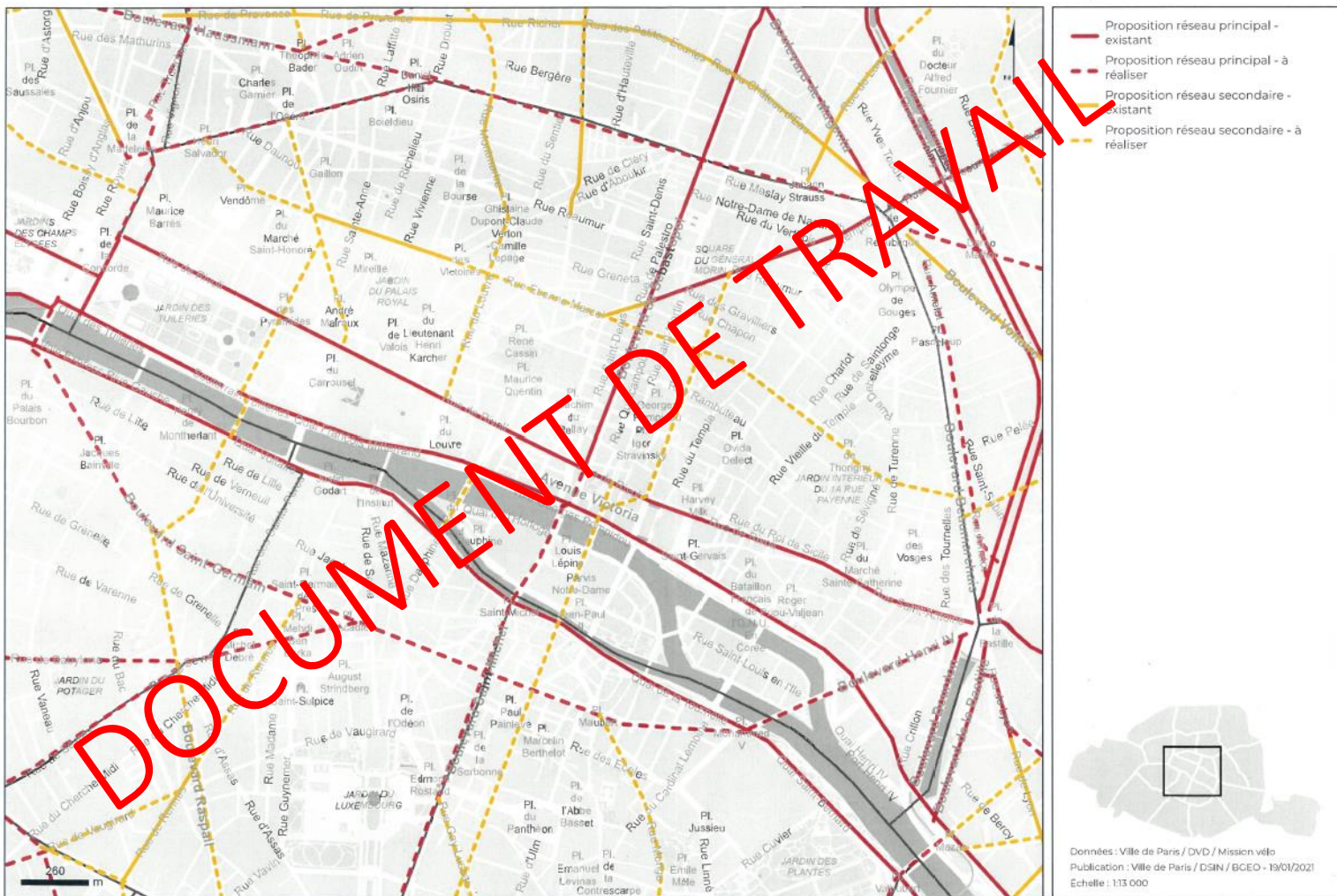
- La Ville de Paris souhaite mettre à jour le plan vélo municipal pour reprendre les engagements de mandature sur la multiplication des aménagements cyclables, le développement du stationnement vélo, etc.
- **Au printemps, la Ville de Paris a soumis aux Maires d'arrondissement une proposition de schéma cyclable**, matérialisant les axes existants et ceux projetés d'ici 2026. Il différencie le **réseau principal** (+ capacitaire et avec des aménagements séparés du trafic automobile) et le **réseau secondaire** (qui peut être – capacitaire et passe parfois par des rues à faible trafic automobile ne nécessitant pas d'aménagements lourds).
- La Ville de Paris a annoncé avant l'été la réalisation d'une **première tranche du plan vélo** correspondant à la **pérennisation des aménagements temporaires**, pour 80 M€.
- Le plan vélo est piloté par la Mission Vélo au niveau de la DVD (Ville entière) dont les effectifs ont été renforcés, appuyée pour certains aménagements par les STV locales.

Le cadre dans lequel s'inscrit la Mairie de Paris Centre et son rôle :

- **Les Mairies d'arrondissement ne sont pas maîtres d'ouvrage du plan vélo ni des aménagements qui seront réalisés** : c'est la Ville de Paris qui est pilote. Les arrondissements sont en revanche consultés sur la préparation du plan vélo, puis lors de chaque aménagement pour la définition précise des programmes.
- La démarche « **Embellir votre quartier** » pourra retenir des **aménagements cyclables secondaires d'intérêt local**, non présents au plan vélo parisien, sur arbitrage des Mairies d'arrondissement.
- **La Mairie de Paris Centre est pro-active dans la réalisation du plan vélo**: un rôle de lanceur d'alerte et de lobbying qualitatif et quantitatif et d'imposition d'une méthode participative dans la conception des aménagements.

2) Plan vélo parisien : présentation du schéma cyclable à l'étude

Proposition initiale de la Ville de Paris (printemps 2021) :



Réseau principal proposé à créer :

- Grands Boulevards
- Boulevard du Palais / place du Chatelet
- Boulevard Henri IV et Pont de Sully
- Rue Saint-Florentin / Chevalier Saint-Georges

Réseau secondaire proposé à créer :

- Rue de la Cité / Coutellerie / Renard Beaubourg
- Etienne Marcel / Petit Champs / Grenier Saint-Lazare / 4 fils, etc.
- Rue du Louvre
- Général Lemonnier / Pyramides
- Pont Neuf
- Avenue de l'Opéra

2) Plan vélo parisien : présentation du schéma cyclable à l'étude

Les propositions de la Mairie de Paris Centre sur le plan proposé :

Réseau principal :

- Ajout de la complétude de la bidirectionnelle des **quais hauts** : aujourd'hui seule une petite portion (entre le tunnel des Tuileries et l'Hôte de Ville) est manquante pour créer une piste continue et longue de plusieurs km traversant tout Paris Centre (et au delà).
- **Place du Chatelet** : la MPC a demandé un traitement qualitatif.
- **Boulevard Beaumarchais** : la MPC a demandé à créer une continuité cyclable entre les places de la Bastille et de la République sur le boulevard Beaumarchais/Filles du Calvaire/Temple
- **Sébastopol** : la MPC a demandé un doublement de la piste cyclable. La Ville a plutôt retenu l'aménagement d'axes parallèles (le plus proche étant Beaubourg/Renard)

Réseau secondaire :

- Proposition d'aménager **l'axe 4 septembre / Réaumur** plutôt que Etienne Marcel / Grenier Saint-Lazare, car la circulation à vélo y est plus difficile.
- Maintien de **l'axe Renard/Beaubourg** qui représente une priorité pour la MPC.

Des modifications pourront aussi être décidées directement par la Ville de Paris (ex : incertitude sur le maintien de l'avenue de l'Opéra dans les axes secondaires).

2) Plan vélo parisien et au-delà

La transformation d'une ville pensée et aménagée pour les automobilistes en une ville cyclable passe principalement par des **aménagements structurants** et un maillage cyclable dense et cohérent. **C'est l'ambition du plan vélo.**

Au-delà de ces aménagements indispensables qui redessinent la Ville, des ajustements plus fins et des interventions de confort sont nécessaires pour **accompagner les habitants dans ce changement des mobilités. C'est l'ambition de la politique locale que nous menons** au travers, notamment:

- De la matérialisation des contre-sens cyclable dans les petites rues ;
- De l'implantation de stationnement, notamment sécurisé, dédié aux vélos ;
- Du déploiement de mobilier type pompe et borne de réparation ;
- Du soutien à l'éco-système vélo : bourses, ateliers etc.

Échange avec le comité :

Les membres du Comité saluent globalement l'ambition du plan mais font part de leurs inquiétudes sur les délais de réalisation au vu notamment du bilan de la précédente mandature (durant laquelle environ la moitié du plan vélo a été réalisé) et du retard pris dans les premiers aménagements.

Le Comité a également alerté sur le risque de sous dimensionnement des aménagements lors de leur conception au vu des usages constatés à posteriori sur les pistes de la précédente mandature.

3) Semi-pérennisation de la « coronapiste » de Rivoli / Saint-Antoine

Contexte :

- La Ville de Paris a aménagé une piste cyclable temporaire après le premier déconfinement pour doubler la capacité de la piste cyclable de la rue de Rivoli / Saint-Antoine.
- L'aménagement a trouvé son public, avec des enjeux identifiés à l'usage : sens de circulation peu clairs entre la bidirectionnelle préexistante et la nouvelle piste cyclable complexifiant notamment la traversée piétonne, emplacement des places de livraisons entre les 2 pistes non adapté, respect de l'aménagement par les véhicules motorisés, insertion paysagère, etc.
- La Ville de Paris souhaite initier les travaux d'adaptation de la coronapiste d'ici la fin d'année 2021, sans travaux lourds de réaménagement complet de l'axe.
- Des travaux concessionnaire sont en cours sur une partie du linéaire, qui imposeront un phasage du chantier.
- Un projet à venir place Saint-Gervais qui pourra avoir des impacts sur la rue Saint-Antoine.

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

- La Mairie de Paris Centre doit rendre mi-septembre ses propositions de modification du projet proposé, le cas échéant.
- La Mairie de Paris Centre a insisté sur la nécessité de consulter les usagers pour recueillir les propositions issues du vécu quotidien.
- L'avis du comité permettra de consolider l'avis donné par la Mairie de Paris Centre à la Ville de Paris sur cet aménagement.

Semi-pérennisation de la coronapiste : découpage du projet

Section 1

Place de la Concorde > rue de la Coutellerie – 2,4 km

Compétence Ville. Profil actuel homogène : bidi. / coronapiste /
voie générale

Section 2

Rue de la Coutellerie > Rue Lobau – 0,2 km

Compétence Préfecture de Police.

Profil actuel : PAS DE CORONAPISTE :

bidi. / voie de circulation générale / couloir bus

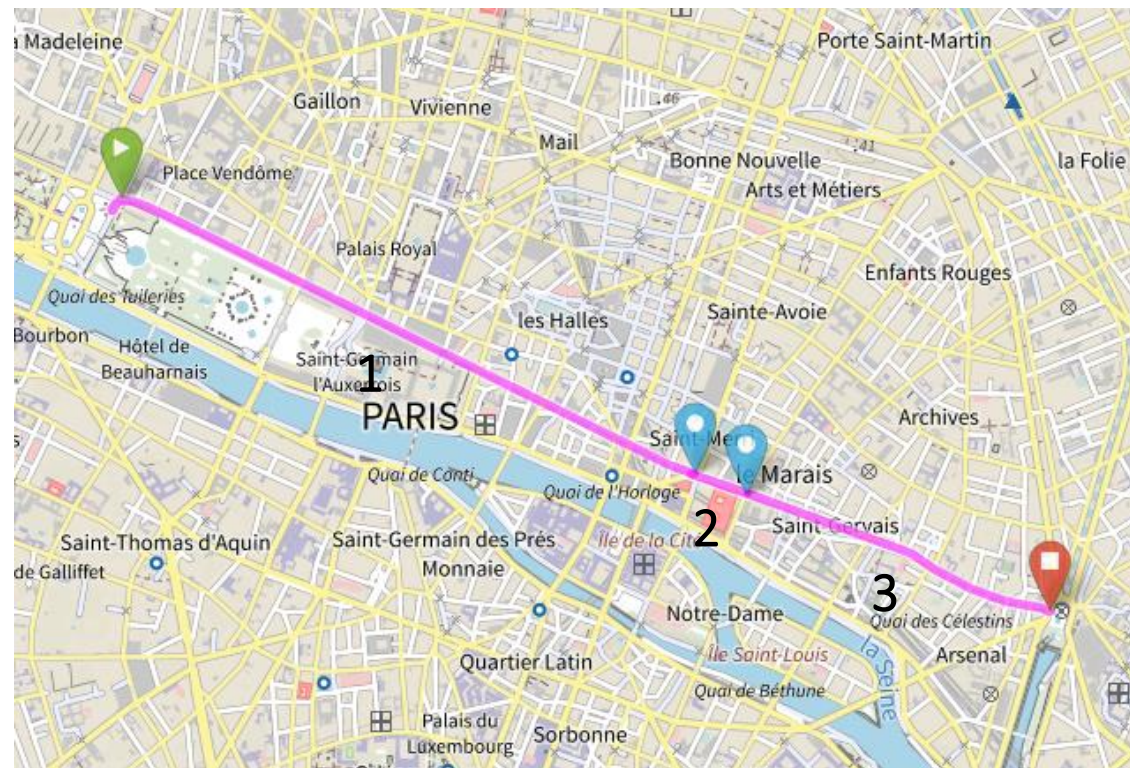
Attention : emprise Eau de Paris présente jusqu'à avril 2022.

Section 3

Rue Lobau > place de la Bastille – 1,2 km

Compétence Ville.

Profil actuel hétérogène fortement impacté par projet couloir bus
suite à inversion F. Miron (projet mémorial Saint-Gervais)



A l'étude :

- Section 1 pour réalisation 2021
- Section 2 pour demande accord à la PP et réalisation après départ Eau de Paris

La section 3 : sera étudiée ultérieurement

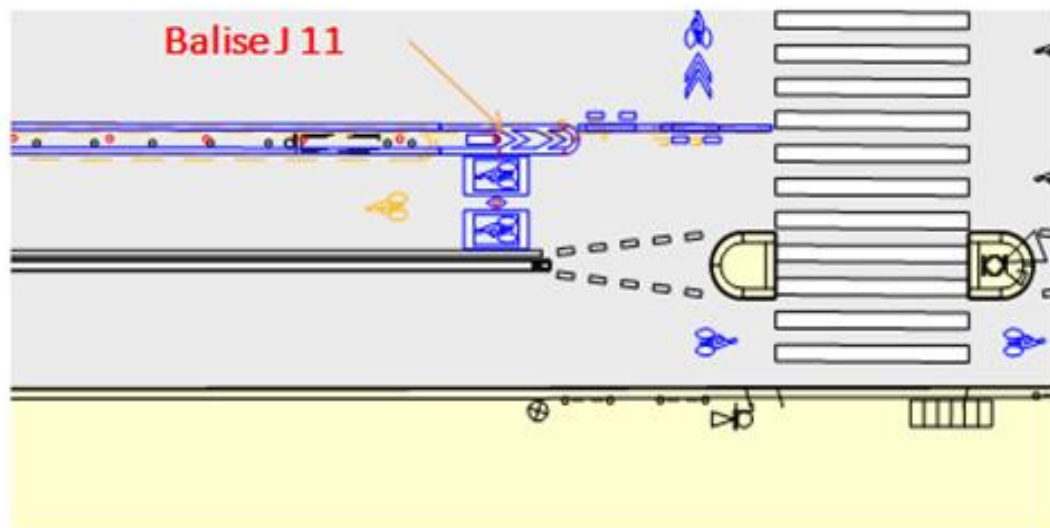
Rappel des éléments de programme

- Transformation de la piste bidirectionnelle permanente en unidirectionnelle dans le sens Ouest > Est
- Suppression des GBA
- Remplacement des balises jaunes par des balises blanches et des potelets noirs et blancs
- Remplacement de la signalisation horizontale temporaire en signalisation permanente blanche



Impact paysager des potelets

- Proposition : interdistance de 3 m
- NB : Les balises J11 blanches doivent être ponctuellement maintenues en amorce pour signalisation des obstacles



Proposition de principe d'implantation des potelets noirs

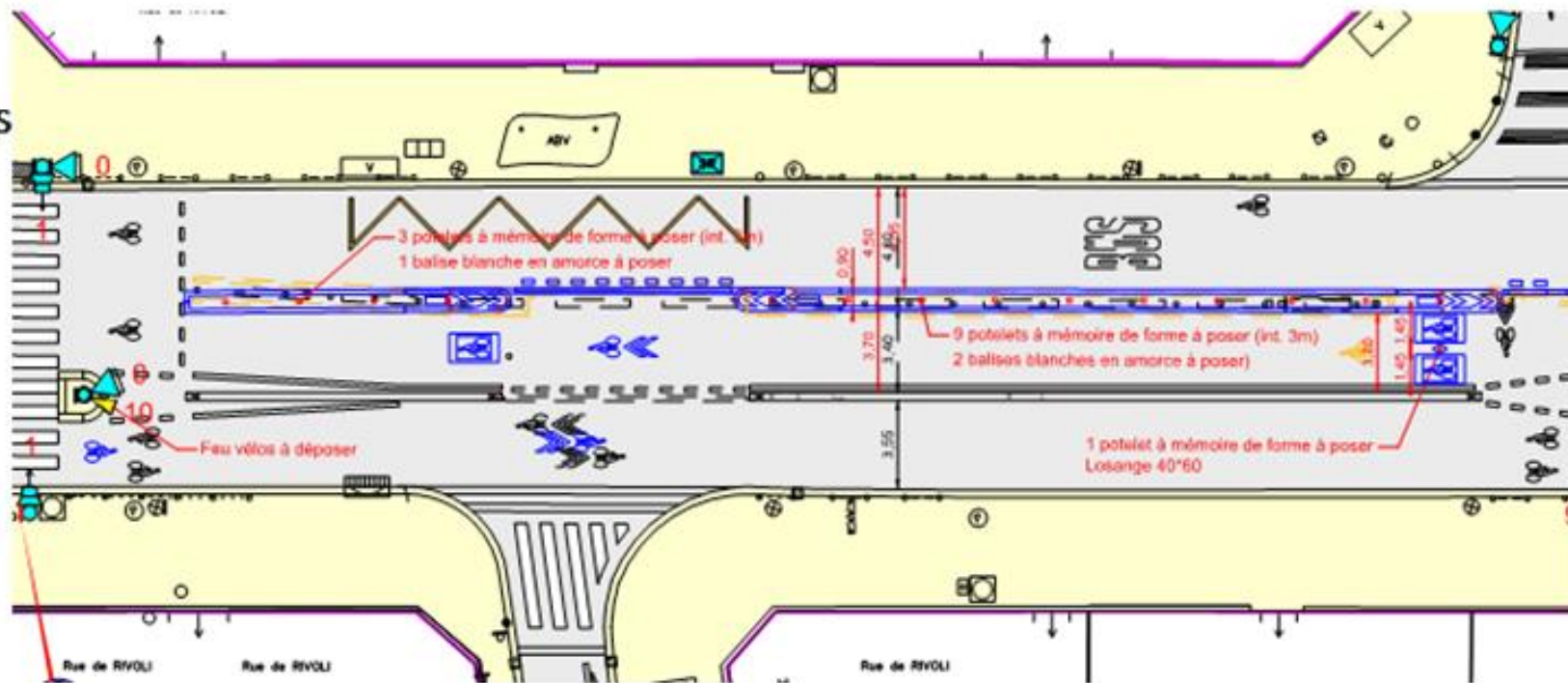
Principes généraux – section courante

Piste bidirectionnelle :

- Pas de dépose du séparateur (sauf exception)
- Effacement de la ligne axiale et des logos dans le mauvais sens (qui resteront un peu visibles sur l'asphalte) et logo centré
- Dépose des feux vélos inutiles (pour sens est-ouest)

Coronapiste :

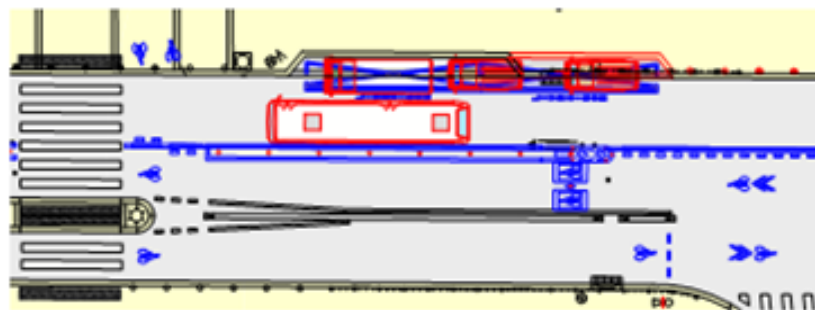
- Reprise de la double ligne blanche continue
- Logo vélo encadré (nouvellement inscrit à l'IISR)
- Pose de potelets noirs espacés de 3 m



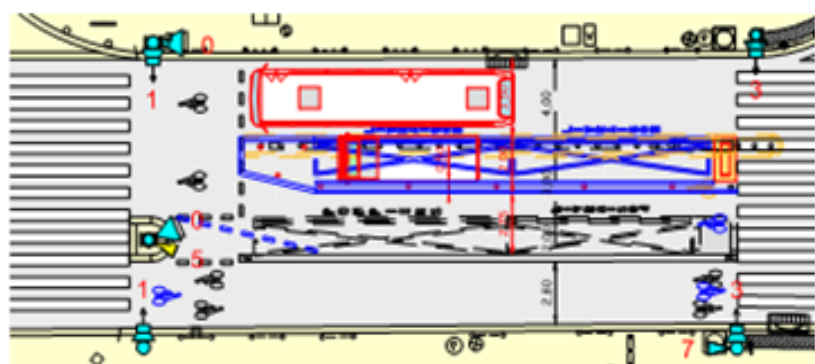
Principes généraux – gestion des zones de livraison

- Côté pair de la circulation générale :
- Zones de livraisons inchangées côté pair aux n° 82, 104, 116, 142, 186, 188, 214, 236, 240 et 248
- Agrandissement zone de livraison au **n°88** (occupation fréquente de la coronapiste)
- Côté impair de la circulation générale :
- Zone de livraison décalée et réduite dans la rangée de potelets au **n°43** (pour éviter intrusion dans coronapiste)
- Zone de livraison maintenue en l'état au **n°85** avec franchissement de la coronapiste

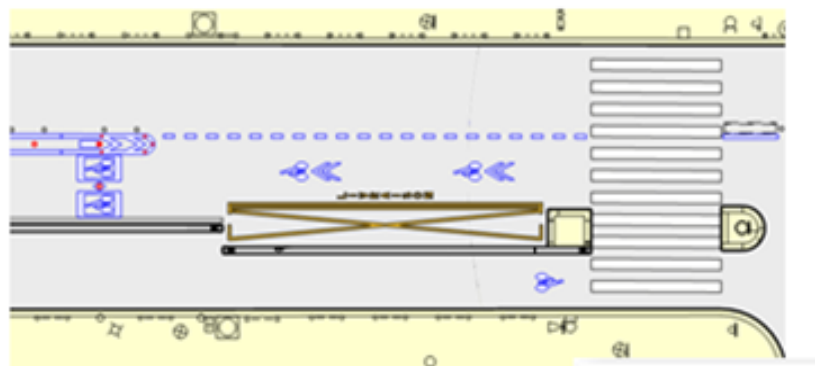
N°88



N°43

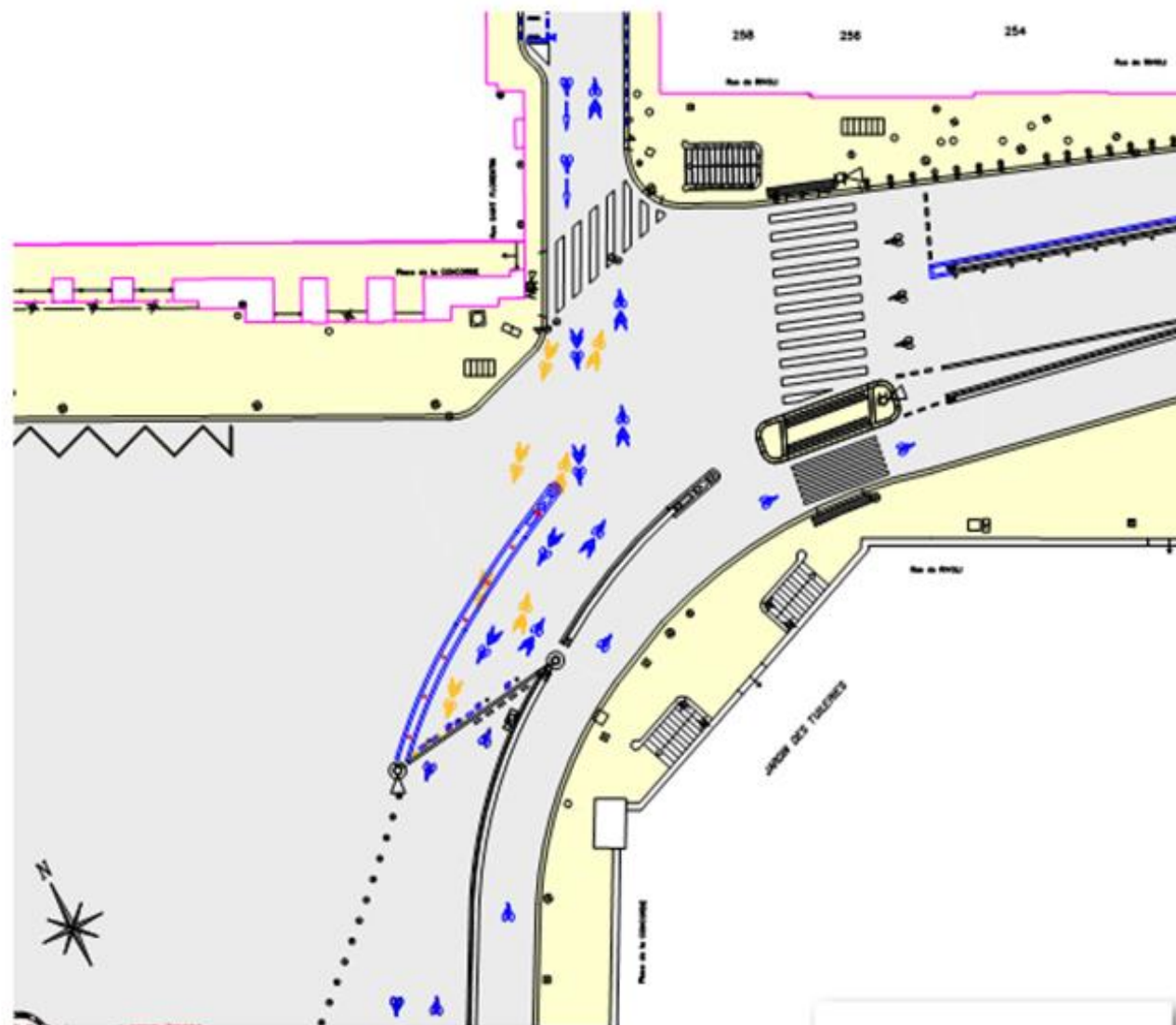


N°85



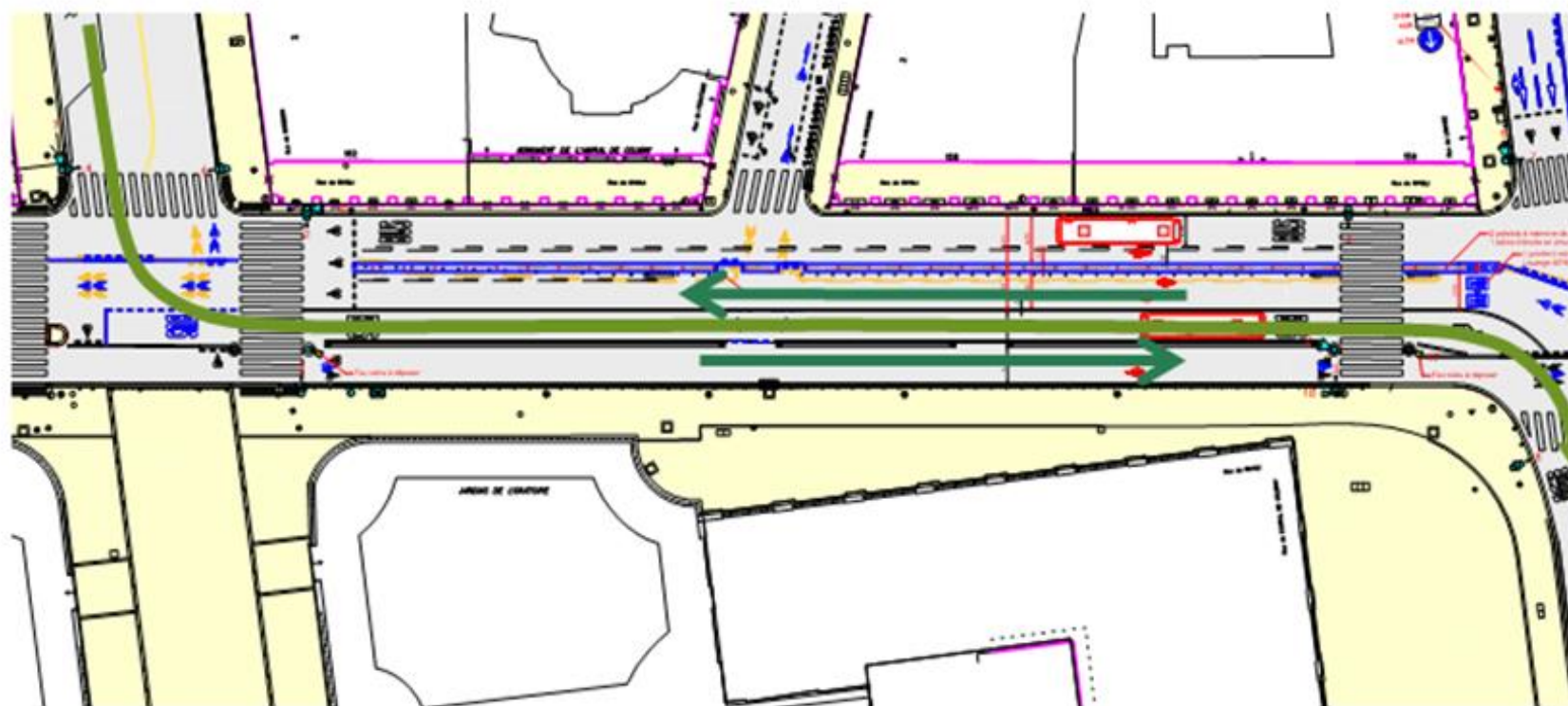
Revue de plans – cas spécifiques

1. Concorde / St Florentin
2. Couloir bus intercalé entre Marengo et Amiral de Coligny
3. Carrefour Sébastopol



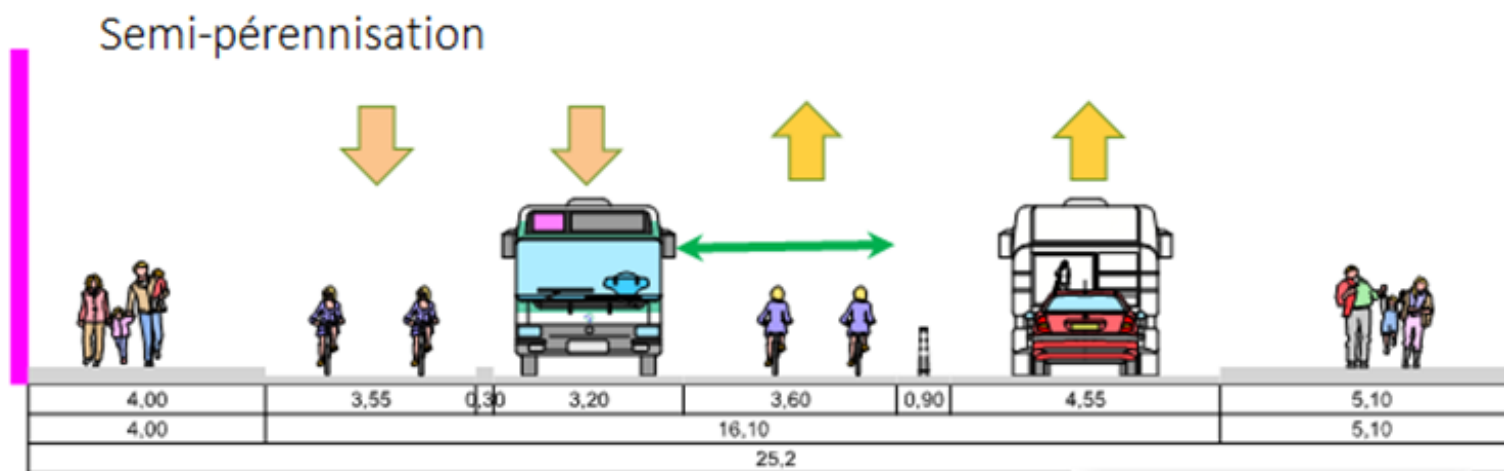
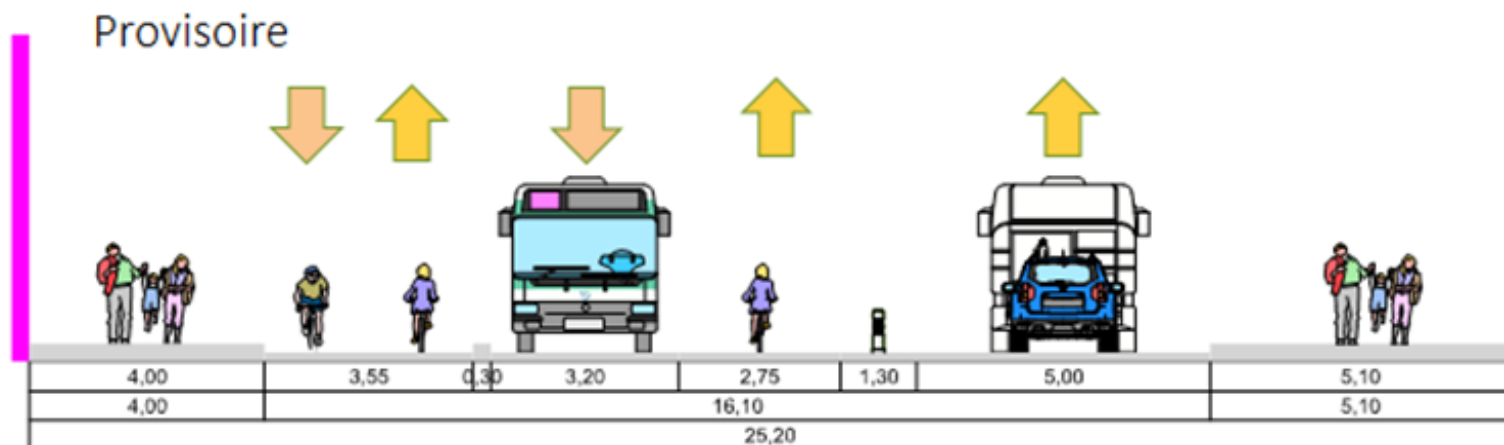
Revue de plans – cas spécifiques

1. Concorde / St Florentin
2. Couloir bus intercalé entre Marengo et Amiral de Coligny
3. Carrefour Sébastopol



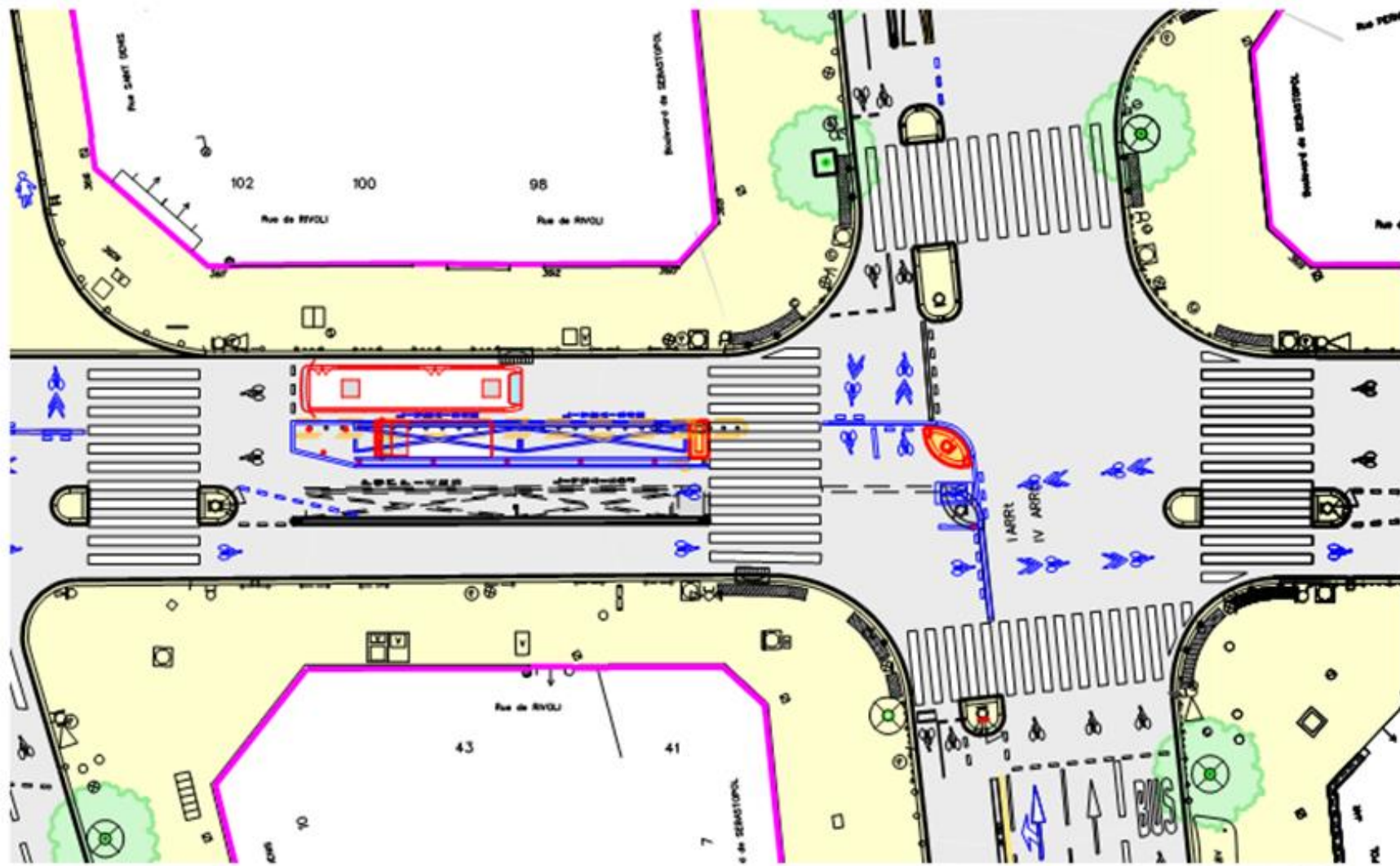
Revue de plans – cas spécifiques

1. Concorde / St Florentin
2. Couloir bus intercalé entre Marengo et Amiral de Coligny
3. Carrefour Sébastopol



Revue de plans – cas spécifiques

1. Concorde / St Florentin
2. Couloir bus intercalé entre Marengo et Amiral de Coligny
3. Carrefour Sébastopol



Planning prévisionnel et budget

- Section 1 (hors Coutellerie)
- Sept. – oct. : étude et validation SLT + préparation chantier (phasage et coordination)
- Nov. – février 2022 : Travaux
- Chiffrage prévisionnel : 400 000 €

- Section 2
- 0,2 km de linéaire
- Fin avril 2022 : fin de l'emprise EDP
- Délais travaux à étudier en fonction du projet

La SH de 2,4 km de voirie à reprendre :

- ✓ *Effaçage de toute la signalisation horizontale (séparation existante entre coronapiste et voie de circulation, piste bidirectionnelle transformée en unidirectionnelle)
NB : La qualité de l'effaçage nécessite la mise en œuvre de moyens particuliers (hydrodécapage, avec délais plus importants)*
- ✓ *Marquage des nouvelles circulations : plusieurs techniques de marquage mises en œuvre (peinture, bande thermocollée, enduit)
NB : La phase de transformation de la bidirectionnelle en unidirectionnelle nécessite impérativement une intervention simultanée de l'entreprise de marquage et de l'entreprise SLT*

3) Pérennisation de la « coronapiste » de Rivoli / Saint-Antoine

Echange avec le comité :

Le projet a été bien accueilli dans son ensemble par le comité. Les membres du comité ont eu une semaine pour faire remonter par écrit à la Mairie leurs avis formalisés afin que ceux-ci soient intégrés au retour global de la Mairie aux services de la Ville.

Les pistes d'améliorations et les points de vigilance ci-dessous ont notamment été évoqués en séance :

- Traitement du carrefour Sébastopol avec un déplacement de « l'œil de chat » et l'enjeu de l'encombrement du carrefour ;
- Potelets en travers des pistes aux entrées à mettre en conformité avec les préconisations du Cérema (notamment sur la hauteur) ;
- Souhait de ne pas diminuer la largeur de la coronapiste par rapport à aujourd'hui ;
- La Mairie de Paris Centre a demandé un avis sur les besoins / la pertinence d'implantation d'arceaux sur le linéaire.

- Enjeu du positionnement des places de livraisons ;
- Discussion sur le tronçon avec la voie bus centrale en contre sens.

Paris en Selle a apporté une contribution écrite jointe à ce compte-rendu.

Actualités Paris Centre sur les mobilités actives

- **Septembre 2021** – Aménagement réalisé des abords de 4 nouvelles écoles : rues Louvois, du Petit Musc, de Moussy et Geoffroy l'Asnier.
- **À partir d'octobre 2021** – Poursuite des aménagements pour la pérennisation des aménagements temporaires en faveur des piétons, rue par rue.
- **20 septembre 2021** - réunion publique de lancement de la démarche de révision du plan de circulation pour le quartier « Embellir » : le Marais et les Iles.
- **Novembre 2021** – réunion publique de bilan de la démarche « Embellir votre quartier » pour le Marais et les Iles : présentation des projets retenus et ceux soumis au vote.
- **D'ici la fin 2021** : installation des bornes de réparation vélo sur l'espace public évoqué au comité de janvier 2021.
- **Fin 2021** – Aménagement de la rue aux écoles Saint-Martin et de ses abords .
- **Ouverture de l'atelier de réparation vélo de la Régie de Quartier Paris Centre depuis début septembre : RDV au 20 rue Meslay (Paris 3^e arrondissement)**



La suite du comité des mobilités actives

Prochaine séance du comité le [23/11/2021](#)

Ordre du jour provisoire (susceptible d'évolution) :

- Révision du plan de circulation du Marais et des Iles
- Rues aux écoles



Projets Plan vélo parisien et semi-pérennisation de la coronapiste de Rivoli

Contribution de l'association Paris en Selle

Deux sujets ont été présentés aux membres du Comité des Mobilités Actives le 9 septembre 2021 : le schéma cyclable des arrondissements centraux (futur Plan Vélo 2) ainsi que le projet de semi-pérennisation de la coronapiste rue de Rivoli.

Paris en Selle salue la volonté de la Mairie Centrale de pousser pour la réalisation d'un réseau cyclable dense dans Paris Centre et la volonté de pérenniser la coronapiste pour en améliorer son fonctionnement et son esthétique.

Cette note retranscrit l'avis de Paris en Selle sur ces deux sujets.

Plan Vélo parisien

Remarques générales

Paris en Selle salue l'ambition du plan vélo annoncé lors de la réunion. Néanmoins nous nous inquiétons de l'absence d'un calendrier détaillant le rythme des travaux : la réalisation du schéma cyclable annoncé avant la fin de la mandature nous semble pour le moment très incertaine.

Peu de travaux ont eu lieu en 2021. En 2024, la tenue des Jeux Olympiques de Paris impactera de façon importante la réalisation du schéma cyclable. Enfin, historiquement, les travaux de voirie sont suspendus plusieurs mois avant les élections municipales. Le temps est donc contraint pour réaliser le Vélopolitain.



Nous souhaitons que la mairie de Paris Centre insiste sur la nécessité que les travaux de création des pistes cyclables démarrent au plus vite et puissent se poursuivre jusqu'à la toute fin de la mandature. Pendant la période des Jeux Olympiques, les travaux pourront se poursuivre sur des sites qui n'accueillent pas d'épreuves sportives ni de public.

Plusieurs projets de pistes cyclables ont été proposés par Paris en Selle dans le cadre des concertations *Embellir votre quartier: Marais - les Îles (Paris Centre)* et *Paris Respire Zone Apaisée: Paris Centre et Saint-Germain* qui ont eu lieu mi-2021.

Nous souhaitons que les projets de ces concertations soient intégrés au plan vélo de Paris Centre.

Compléter le réseau cyclable sur les quais hauts, rive droite

Nous soutenons la proposition de la Mairie de Paris Centre de compléter la bidirectionnelle des quais hauts, qui est cohérente avec notre proposition dans le projet *Plus de vélo dans un cœur de ville apaisé* : <https://idee.paris.fr/projects/zone-de-transit-limite-paris-centre/collect/depot/proposals/plus-de-velo-dans-un-coeur-de-ville-apaise?locale=fr-FR>

Sur la rive droite, des pistes existent à l'est et à l'ouest du centre de la capitale mais s'interrompent dans les arrondissements centraux. Compléter cet axe permettra à la fois d'offrir une alternative efficace aux parcs des Berges de Seine, qui n'est pas en mesure et n'a pas vocation à accueillir des flux vélos importants toute l'année (la densité piétonne ne le permet pas) et de décharger la rue de Rivoli.

Créer une piste cyclable sur l'axe Beaubourg/Renard

L'aménagement de l'axe Beaubourg/Renard, parallèle au boulevard de Sébastopol, doit être intégré dans le plan vélo - nous l'avons proposé dans le projet *Réaliser une piste cyclable de qualité sur la rue Beaubourg/rue du Renard* : <https://idee.paris.fr/projects/secteur-est-marais-les-iles-paris-centre/collect/deposez->



[vos-propositions/proposals/realiser-une-piste-cyclable-de-qualite-sur-la-rue-beaubourg-rue-du-renard?_locale=fr-FR](https://idee.paris.fr/projects/zone-de-transit-limite-paris-centre/collect/depot/proposals/realiser-une-piste-cyclable-de-qualite-sur-la-rue-beaubourg-rue-du-renard?_locale=fr-FR)

Nous sommes également favorables au doublement de la piste cyclable sur le boulevard de Sébastopol. La densité du trafic cycliste sur cette bidirectionnelle, ainsi qu'un certain nombre de choix de conception (pincements fréquents qui réduisent la largeur praticable) rendent la circulation à vélo inconfortable voire dangereuse.

Aménager les Grands Boulevards en bordure d'arrondissement

En plus de la création de pistes cyclables sur ces axes, nous insistons sur la nécessité de les apaiser en travaillant sur le plan de circulation, comme proposé dans le projet *Plus de vélo dans un cœur de ville apaisé* : https://idee.paris.fr/projects/zone-de-transit-limite-paris-centre/collect/depot/proposals/plus-de-velo-dans-un-coeur-de-ville-apaise?_locale=fr-FR.

A ce titre, nous nous réjouissons de la proposition de la Mairie de Paris Centre de créer une continuité cyclable entre les places de la Bastille et de la République sur le boulevard Beaumarchais / Fille du Calvaire / Temple plutôt que par la rue Amelot.

Boulevard Henri IV / pont de Sully

Paris en Selle souligne la nécessité de réaliser une piste cyclable sur cet axe au plus vite. L'utilisation d'un urbanisme léger et esthétique, tel qu'envisagé sur Rivoli, pourrait permettre de sécuriser le déplacement des cyclistes sur cet axe à très court terme.

Un projet a été déposé dans le cadre de la concertation Embellir votre quartier : *Réaliser une piste cyclable de qualité sur le boulevard Henri IV/Pont de Sully* : https://idee.paris.fr/projects/secteur-est-marais-les-iles-paris-centre/collect/deposez-vos-propositions/proposals/realiser-une-piste-cyclable-de-qualite-sur-le-boulevard-henri-iv-pont-de-sully?_locale=fr-FR



Place du Châtelet

La traversée de la place du Châtelet est un des principaux points noirs pour la circulation des cyclistes dans l'arrondissement, notamment pour celles et ceux qui arrivent par le sud sur la V4 et doivent traverser plusieurs voies de circulation lorsque la coronapiste change de côté. Cette situation est anxiogène et dangereuse.

Un traitement qualitatif de la place du Châtelet est indispensable, à court terme de manière légère et à moyen terme de manière plus pérenne. Il semblerait judicieux de faire coïncider le traitement de la place avec la réouverture de la circulation, à horizon 2022, sur le boulevard du Palais.

Axe Etienne Marcel - Petits Champs - Danielle Casanova

La largeur de la chaussée sur ces axes ne nous semble pas compatible avec l'insertion d'une piste cyclable. Conformément aux recommandations du Cerema¹, nous insistons sur la nécessité d'apaiser la circulation sur cet axe en travaillant sur le plan de circulation du quartier.

Nous avons notamment proposé dans le cadre de la concertation *Paris Respire Zone Apaisée* de couper le trafic automobile à l'intersection Danielle Casanova / Opéra (cf projet *Supprimer le trafic de transit dans le quartier Vendôme - Gaillon Ouest* : <https://idee.paris.fr/projects/zone-de-transit-limite-paris-centre/collect/depot/proposals/limiter-le-traffic-dans-le-quartier-vendome-gaillon-ouest?locale=fr-FR>)

Axe Grenier Saint-Lazare / 4 fils

De la même façon que pour l'axe Etienne Marcel - Petits Champs - Danielle Casanova, la largeur de la chaussée sur ces axes ne nous semble pas compatible avec l'insertion d'une piste cyclable. Une proposition de plan de circulation a été réalisée dans le cadre de la concertation *Embellir votre quartier : "Mon quartier n'est pas un raccourci"* - *Apaiser le quartier en modifiant le plan de circulation* : <https://idee.paris.fr/projects/secteur-est-marais-les-iles-paris-centre/collect/deposez-vos-propositions/proposals/mon-quartier-nest-pas-un-raccourci-apaiser-le-quartier-en>

¹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>



[modifiant-le-plan-de-circulation?_locale=fr-FR](#)

Nous souhaitons que ce plan de circulation soit étudié. Sa réalisation permettrait d'apaiser la circulation sur ces axes et d'éviter de devoir réaliser une piste cyclable.



Semi-pérennisation de la coronapiste de Rivoli

La pérennisation de la coronapiste de la rue de Rivoli est nécessaire pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. Rivoli sera le premier axe à bénéficier d'un traitement à la fois léger et esthétique (plots noirs compatibles avec l'esthétique parisienne) que nous espérons voir reproduit ailleurs.

Dans les plans présentés, quelques points durs persistent cependant, notamment la présence d'une voie bus entre les deux sens de circulation vélo. Ce choix, qui semble découler d'une volonté de faire des économies portant sur de faibles montants, est préjudiciable pour la sécurité des cyclistes, comme pour le confort de circulation des bus.

L'effacement de toute la signalisation horizontale existante et notamment de la piste bidirectionnelle transformée en unidirectionnelle sera bienvenu : il y a aujourd'hui encore trop de vélos à double sens sur *l'ancienne* bidirectionnelle et la coronapiste est sous-utilisée.

Basculer la voie bus au nord sur la section Marengo / Amiral de Coligny

Les plans présentés prévoient le maintien d'un couloir bus intercalé entre les deux sens de circulation des vélos, entre les rues de Marengo et de l'Amiral de Coligny. Paris en Selle rappelle que la priorité doit être donnée à la sécurité des cyclistes et qu'à ce titre, il n'est pas envisageable de maintenir une voie bus intercalée entre les deux sens de circulation vélo.

La situation actuelle manque de lisibilité et provoque des situations dangereuses : il n'est pas rare que les cyclistes se retrouvent face aux bus.

Nous souhaitons que la voie bus et le sens de circulation vélo est > ouest soient inversés (piste cyclable au sud, voie bus au nord). Cela impliquera de retravailler les feux et les îlots piétons au carrefour avec la rue de l'Amiral de Coligny.



Marquage au sol et potelets

Nous suggérons de renforcer le marquage au sol indiquant les sens de circulation à la fois sur les pistes cyclables et sur la voie de circulation générale. Ces marquages sont utiles pour guider les cyclistes vers le bon cheminement. Les potelets nous semblent une idée intéressante pour prévenir les intrusions de voitures sur la piste cyclable.

- Pour les potelets “en axe” de la piste cyclable, nous proposons de ne pas les installer dans un premier temps. Les potelets installés dans l'axe gênent le passage des vélos, et plus particulièrement des vélos cargos et peuvent provoquer des chutes. Ils pourraient être ajoutés ensuite au cas par cas si trop de voitures font intrusion sur la piste et après un renforcement de la vidéo verbalisation.
- Dans le cas où des potelets s'avèrent nécessaires, nous demandons que soient respectées les recommandations du Cerema (fiche n° 36 Les dispositifs anti-accès motorisé <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>) :
 - hauteur min 1,10 m
 - largeur de passage min 1,50 m
 - dispositifs rétroréfléchissant
 - de couleur claire
 - marquage d'annonce au sol (plus long que sur la diapo 10)
 - potelet à mémoire de forme

Croisement Rivoli /Sébastopol

Le croisement entre Sébastopol et Rivoli nous semble améliorable. De très nombreux mouvements tournants s'effectuent entre Rivoli et Sébastopol. La situation actuelle, comme la situation projetée, impose aux cyclistes effectuant ces mouvements tournants d'attendre deux phases de feux dans le pire cas pour effectuer le mouvement de la rue de Rivoli vers le boulevard de Sébastopol.

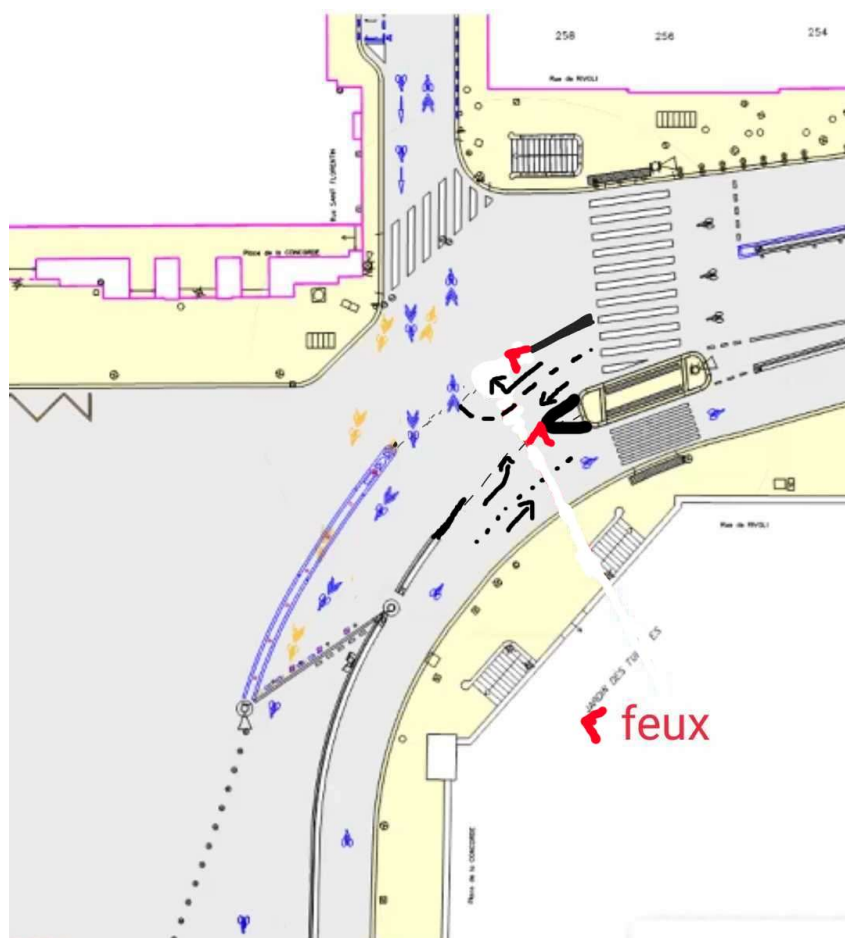
Par ailleurs, la faible place disponible dans le carrefour complique le stockage des cyclistes juste en amont du feu.

Pour ces raisons, nous souhaitons qu'il soit étudié l'insertion d'une phase spécifique pour les vélos après chacune des phases est-ouest et nord-sud.

Gestion des mouvements vers la rue Saint-Florentin

L'insertion des pistes cyclables Rivoli vers la place de la Concorde et la rue Saint-Florentin mériterait d'être davantage travaillée.

- des files de présélection, des espaces de stockage et des feux dédiés pourraient être ajoutés pour gérer l'ensemble des mouvements des cyclistes en minimisant le risque de conflits (voir schéma ci-dessous)
- il est également souhaitable de retravailler la piste cyclable sur la place de la Concorde, le long du jardin des Tuileries, en marquant clairement les sens de circulation vélo (un seul sens de chaque côté du séparateur) et en protégeant l'aménagement du trafic motorisé résiduel.





Autre

Le maintien de la zone de livraison au n°85 nous semble doublement regrettable : franchissement de la coronapiste par les véhicules et obstacle pour les cyclistes venant de l'ouest. Nous souhaitons que cette zone de livraison soit réalisée de la même façon qu'au niveau du n°43, soit entre la piste cyclable et la voie de circulation générale.

Implantation d'arceaux vélo

La section Marengo - Concorde de la coronapiste est particulièrement large (l'équivalent de deux voies de circulation). La mairie a sollicité l'avis des associations sur l'intérêt d'utiliser une partie de cette largeur pour installer des stationnements vélo, au moins à un endroit.

Nous confirmons l'intérêt d'ajouter des stationnements vélos dans cette zone. Ils sont cruellement sous-dimensionnés pour un endroit de grande circulation cyclable et où sont implantées plusieurs institutions culturelles importantes.

Nous recommandons d'éviter l'installation d'arceaux entre les deux sens de circulation vélo, et de privilégier la zone située entre le sens de circulation est>ouest et la chaussée.

Il nous semblerait surtout pertinent d'ajouter des arceaux dans les rues latérales, perpendiculaires à la rue de Rivoli (par exemple, Mondovi, Rouget de l'Isle, Castiglione, Alger, 29 juillet etc).

A plus long terme

La "semi-pérennisation" projetée par la mairie appelle à plus long terme une véritable "pérennisation". Nous souhaitons attirer l'attention de la mairie sur les points suivants :

- Un certain nombre de carrefours et d'intersections mériteraient d'être retravaillés dans le cadre de cet aménagement, et notamment avec la rue du Pont Neuf, avec la rue du Louvre, avec le bas de l'avenue de l'Opéra et le Carrousel, avec la rue des Pyramides et avec la rue Saint Florentin.
- Les séparateurs actuels peuvent être à l'origine de chutes et dégradent la sécurité des cyclistes. Nous suggérons de les mettre en conformité avec les recommandations du CEREMA en les chanfreinant (cf paragraphe 4 :



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>)

- Une verbalisation est indispensable sur cet axe pour faire respecter l'aménagement. Nous souhaitons que celle-ci soit renforcée.
- Une réflexion plus large sur les feux devrait être engagée : feux nécessaires ou à supprimer, présence des répétiteurs, cohérence des M12, vague verte etc.

Paris en Selle

Créée en 2015, et comptant 1500 adhérent·e·s, Paris en Selle est une association d'intérêt général, dont l'objet est de promouvoir et développer l'usage du vélo à Paris et sur l'ensemble du territoire de la métropole parisienne. Son objectif est de « faire du vélo une évidence » en dessinant une ville où se déplacer à vélo est un choix normal, sûr et pratique. Son approche est urbanistique et politique.

À ce titre, Paris en Selle milite en faveur d'aménagements cyclables protégés, séparés, identifiables, cohérents, continus et larges, sur le territoire de la métropole du Grand Paris.

Nos actions : l'association dialogue avec les élus et décideurs et apporte son expertise technique sur les projets d'aménagements. En 2019, Paris en Selle a publié le *Guide des Aménagements Cyclables*. Nous menons également des actions publiques et médiatiques pour amplifier notre message et le porter à l'attention du grand public.

Paris en Selle est membre du Collectif Vélo Île-de-France et de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

* * *