

COMITÉ DES MOBILITÉS ACTIVES DE PARIS CENTRE

23/11/2021



PARIS
CENTRE

Devenez acteur des
mobilités actives à
Paris Centre

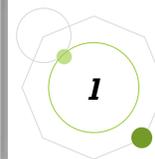


La Mairie de Paris Centre met en place un Comité des Mobilités Actives pour recueillir vos avis et propositions sur les futurs aménagements de l'espace public et les animations autour des mobilités.

Si vous souhaitez participer aux activités du Comité, inscrivez-vous sur cab-pariscentre@paris.fr 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) Retour d'expérience sur le premier atelier relatif au plan de circulation du quartier Arts et Métiers / Saint-Martin / Beaubourg (17/11/2021)

Ce qui est attendu du comité : faire des propositions d'amélioration sur le format des 2 prochains ateliers, le cas échéant

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme de l'aménagement cyclable nord/sud traversant l'île de la Cité

Ce qui est attendu du comité : recueillir un avis sur les éléments de programme pour aider la Mairie de Paris Centre à rendre son avis à la Ville de Paris

4) Quai de Corse et Pont Neuf : information sur les discussions en cours avec la préfecture de Police

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 travaux sont en cours sur Vieille du Temple et Roi de Sicile, et en janvier sur Temple et Poitou.
- **Bornes de réparation et pompes à vélo sur l'espace public** : le comité avait conseillé de cibler les abords des pistes cyclables structurantes et d'être vigilant à ce que les bornes ne gênent pas les cheminements piétons.

>> 4 bornes ont déjà été installées, 1 reste à poser dans le square Jacques Bidault. Un contrat est passé avec la Régie de quartier Paris Centre pour la maintenance.

- 5 rue Perrée (photo 1)
- En face du 87 rue de Turbigo (photo 2)
- Rue Montmartre à l'angle de la rue Léon Cladel (photo 3)
- 21 boulevard de Sébastopol (photo 4)



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).

>> Les opérateurs ont activé près de 700 zones dans tout Paris sur ce même principe, en particulier les aires piétonnes et les parcs et jardins. Une réunion est prévue début décembre pour comparer les zones ajoutées à Paris Centre avec les souhaits exprimés par la Mairie, et finaliser le dispositif.

Comité du 09/09/2021 :

- Semi pérennisation de la « coronapiste » de Rivoli : la Mairie de Paris Centre a rendu à la Ville de Paris un avis conforme aux recommandations du comité. Toutes les demandes ne sont pas retenues dans le projet final.
- >> Travaux en décembre.

1) Retour sur la mise en œuvre des avis précédents

Échanges avec le comité :

Isabelle : Comment fait-on pour communiquer auprès des cyclistes la localisation des bornes ? Par ailleurs il y a un problème de pompe cassée, 3 jours après son installation : est-ce du vandalisme ou usure ?

Mairie de Paris Centre : ce n'est pas forcément du vandalisme volontaire mais souvent, la casse provient d'un mésusage de la pompe. Les outils mis à disposition sont également parfois volés. Un contrat d'entretien est passé avec la Régie de quartier, qui a été formée à la réparation et au remplacement des pièces manquantes ou détériorées. Les signalements peuvent être fait sur « Dans ma Rue ». Si certaines pompes sont trop souvent détériorées par rapport aux autres, un déplacement pourra être proposé. Il existe une carte renseignée par Paris en Selle à partir des données OpenStreetMap, sur les différents services liés au vélo dans Paris : <https://parisenselle.fr/services-velo/>

Paris en Selle : concernant la pérennisation de la coronapiste Rivoli, les véhicules qui empruntent la piste pour entrer dans les immeubles sont-ils pris en compte dans l'aménagement ? Quelles demandes issues du dernier Comité n'ont pas pu être retenues pour l'aménagement final ?

Mairie de Paris Centre : les potelets posés ne bloqueront pas les entrées d'immeuble, qui sont bien présents sur tous les plans de voirie et donc pris en compte lors de la conception des aménagements. La Mairie de Paris Centre a repris l'essentiel des demandes issues du comité dans son propre avis adressé à la Ville de Paris. Le déplacement des zones de livraison qui restaient entre les deux sens de la piste cyclable seront par exemple bien décalées à l'extérieur. En revanche la voie bus à contre-sens vers la rue du Louvre restera avec la même configuration qu'aujourd'hui. Le déplacement de l' « œil de chat » au croisement avec le boulevard de Sébastopol est retenu sur le principe, mais des discussions sont en cours avec la RATP pour vérifier finement les contraintes de giration des bus. Les arceaux vélos le long du jardin des Tuileries ne font pas partie du projet en tant que tel mais pourront être ajoutés dans un second temps.

2) Retour d'expérience sur le premier atelier relatif au plan de circulation

Contexte :

- La Mairie de Paris Centre engage, dans le cadre de la démarche « Embellir votre quartier », une démarche structurante de révision du plan de circulation du Marais et des Îles avec 4 objectifs :
 1. Définir une hiérarchie viaire cohérente et lisible, en fonction de la capacité des rues à accueillir du trafic et des usages de l'espace public, pour éviter le trafic de transit sur les voies inadaptées
 2. Maintenir une certaine « navigabilité » au sein du quartier, pour éviter les parcours difficiles aux véhicules de secours, aux livreurs, aux dessertes locales. Les quartiers doivent être facilement accessibles depuis les grands axes.
 3. Adopter une approche systémique pour anticiper les effets de reports (éviter les itinéraires « malins » nouveaux)
 4. Opérer des modifications de plan de circulation compatibles avec les contraintes géométriques des voies (largeurs, profil des carrefours, a fortiori sur les itinéraires de bus)
- Une réunion de présentation générale a eu lieu le 20/09 et un premier atelier de travail / concertation le 17/11 sur le quartier Arts et Métiers / Saint-Martin / Beaubourg.
- Les prochains ateliers sont prévus pour le 26/11 et le 15/12.

Échange avec le comité :

Paris en selle : le diagnostic était bien posé, les propositions faites par les 4 tables étaient finalement sensiblement identiques.

Le choix du premier quartier était judicieux, car c'était le plus simple pour commencer, les autres ateliers seront peut-être plus complexes et pourraient être abordés différemment, notamment le dernier, qui concerne un grand territoire : découpage en entités plus petites avec groupes évoluant sur chacune des entités ? Ou une table ronde par entité ?

Il pourrait être utile de rappeler en intro les ordres de grandeur des flux de véhicules dans la hiérarchie des axes pour donner une idée de ce à quoi cela correspond.

Catherine : les documents fournis sont très clairs et travaillés, commencer la démarche en prenant en compte les solutions proposées par les services permet d'arriver plus rapidement à d'autres solutions, plutôt que de partir d'une page blanche. Les prochains ateliers étant particulièrement denses, cela fait gagner du temps.

Mairie de Paris Centre : La méthodologie du dernier atelier va effectivement probablement être revue pour éviter que la réunion ne dure trop longtemps.

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Contexte :

- La Ville de Paris a présenté en novembre son plan vélo de mandature, qui prévoit un ambitieux programme d'aménagements cyclables pour mailler le territoire.
- La priorité est mise sur la pérennisation des aménagements temporaires, dont l'axe Nord/Sud reliant le boulevard de Sébastopol à la rive gauche font partie.
- L'itinéraire actuel est dissocié selon les sens : nord/sud sur l'axe Saint-Martin / Rue de la Cité ; sud/nord sur le Boulevard du Palais / la Place du Chatelet.
- La mission Vélo de la Ville de Paris a proposé des éléments de programme, préalables au dessin des plans d'aménagement, pour proposer des scénarios d'aménagement et identifier les contraintes et points d'attention à retenir.
- Les travaux sont prévus pour commencer en 2022 et pourront être subventionnés par la Région Ile de France, au titre du RER V dont cet axe fait partie.

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

- La Mairie de Paris Centre doit rendre un avis sur les propositions de la Mission vélo.
- La Mairie de Paris Centre a d'ores et déjà identifié la Place du Chatelet comme le principal point noir actuel à résorber dans l'aménagement final.
- L'avis du comité permettra de consolider l'avis donné par la Mairie de Paris Centre sur cet aménagement.

Mairie de Paris Centre : la mission vélo réfléchit à plusieurs scénarios possibles notamment celui de prévoir deux bidirectionnelles sur les 2 itinéraires parallèles actuellement aménagés en coronapistes. Mais la préfecture de Police a déjà refusé certaines propositions lors de l'aménagement des coronapistes (sur la rue de la Cité par exemple), donc leur accord sur l'aménagement pérenne reste incertain.

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Présentation du projet :



**Présentation Programme
RER V sud de Paris
novembre 2021**



3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

01

Présentation

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

PP et RATP

- Compétence PP
- Prescription PP
- Avis simple PP



Programme RER V | novembre 2021 | 6

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Présentation

Éléments de programme

Objectifs du projet

- Créer la partie sud du RER V : axe sécurisant, capacitaire et continu
- Être conforme au cahier des charges RER V :
 - Largeur d'une uni : 2,50m
 - Largeur bidi : 4m

Avancement :

Présentation des réflexions Ville de Paris, échanges en cours avec partenaires

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

RER V + maillage local

- ↔ Labellisé RER V
- ☆ Points de difficulté

2 scénarios (bidi et uni sens sortant) au niveau des 5 points de difficulté

Distinguo RER V – maillage local :

- Liaison RER V doit permettre un cheminement de la banlieue sud au centre de Paris et vice versa.
- Il est aussi intéressant d'avoir un double sens sur certains endroits pour du maillage local parisien.
- Ex sur av Denfert : en venant de la Banlieue, on ne peut que rentrer dans Paris. Mais intéressant d'avoir le double sens pour liaison 7^{ème} → 14^{ème}



Programme RER V | novembre 2021 |

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

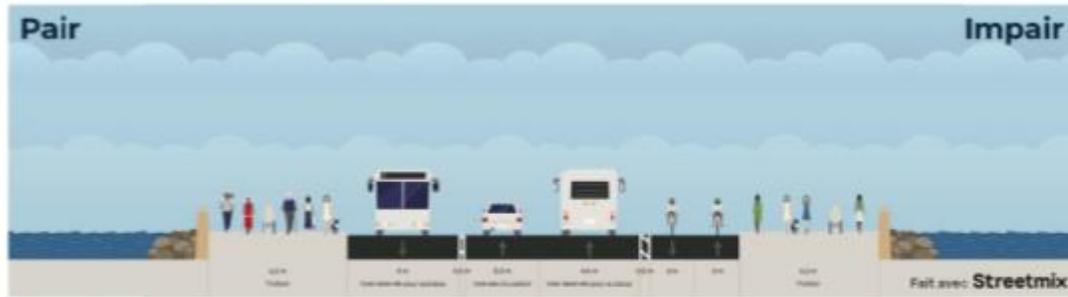
02

Sens entrant

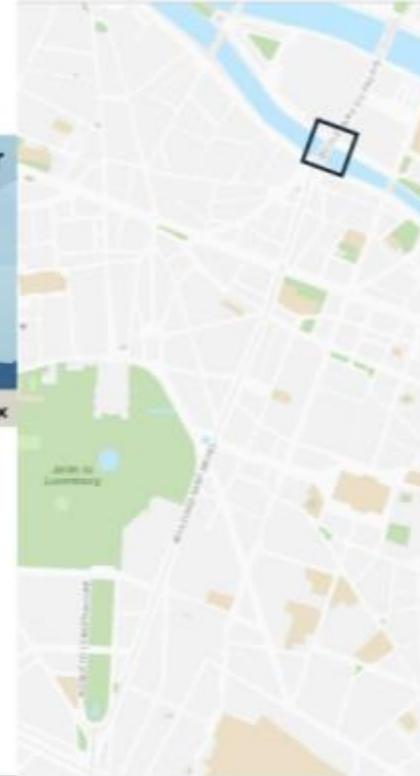
3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Pont St Michel

Pont St Michel, prescription PP



- A l'intérieur de la ZTL
- Conservation du fonctionnement actuel avec aménagement provisoire pour les bus et voitures



3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Bd du Palais

boulevard du Palais, compétence PP



- A l'intérieur de la ZTL
- Des quais bus déportés sont nécessaires et pourraient pincer la piste cyclable à 2m de largeur

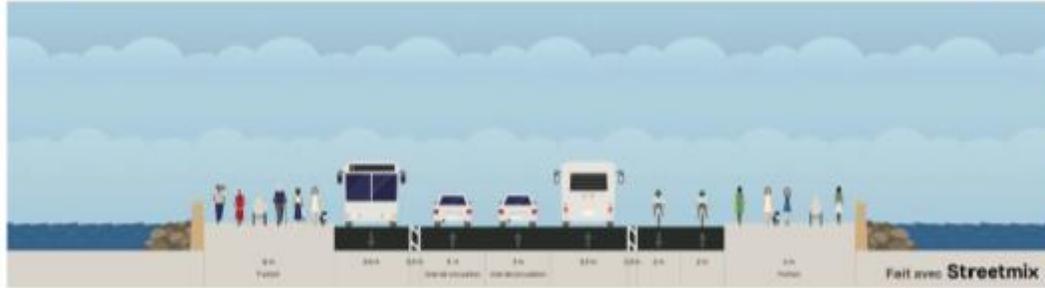
3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Pont au change

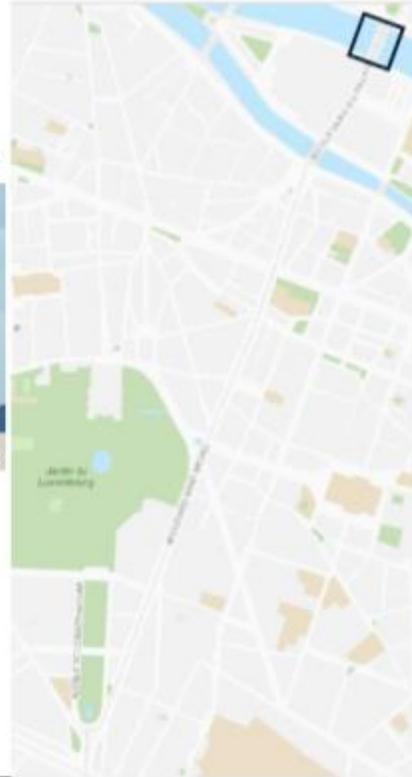
Pont au change, prescription PP

Pair

Impair



- A l'intérieur de la ZTL
- Conservation du fonctionnement actuel avec réduction des largeurs de voies pour voitures (30 km/h)

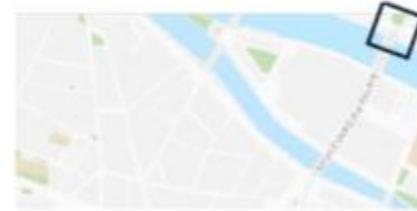


3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Place du Châtelet

Place du châtelet, prescription PP

A l'intérieur de la ZTL



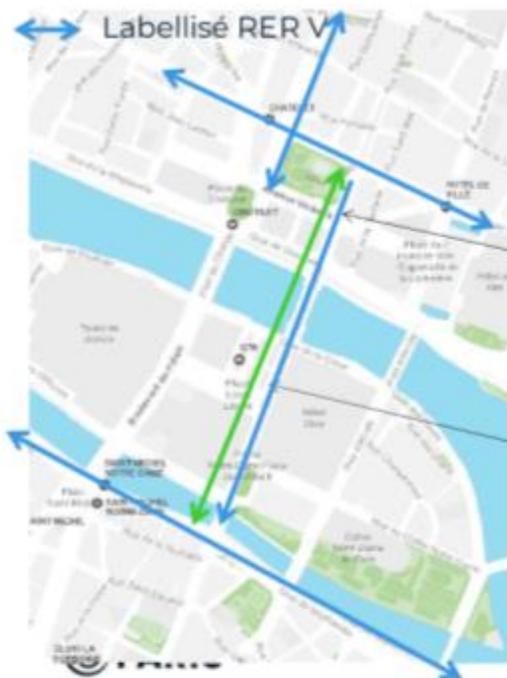
3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

03

Sens sortant

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Sens sortant – île de la cité



Beaucoup d'échanges entre les 2 rives aussi pour les vélos sur un mouvement est-ouest en + de Nord-sud.
Objectif de ne pas être saturé 1 an après l'ouverture comme sur Sébastopol
Intérieur de la ZTL



Sur rue St Martin nord : rue apaisée avec double-sens



Sur rue st Martin sud, rue de la Cité et ses 2 ponts : bidi
Projet dépendant de St Jacques

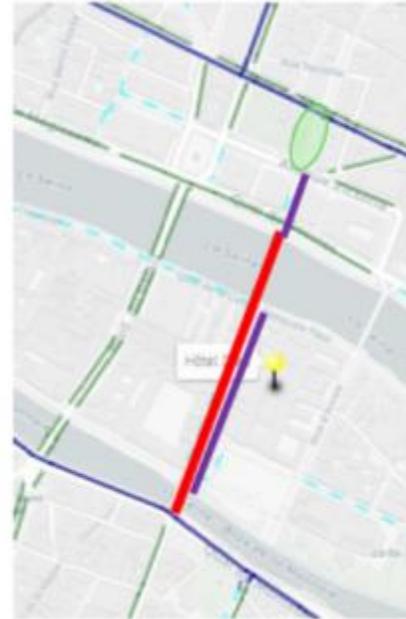
3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Tronçon rue Saint-Martin entre Rivoli et Victoria

Rue St Martin (Victoria-Rivoli) proposi...



Conservation des usages existant en agrandissant le double sens cyclable

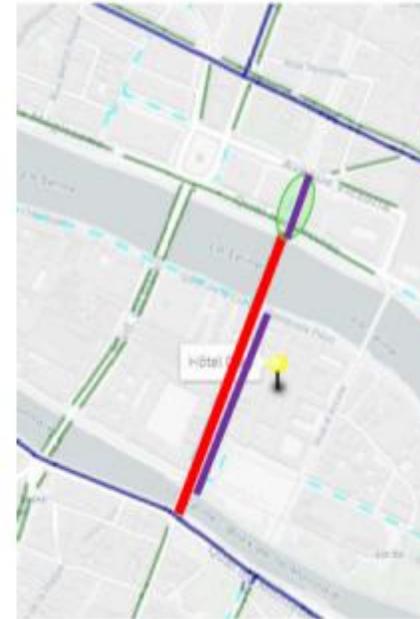


3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Tronçon rue Saint-Martin entre Victoria et Seine

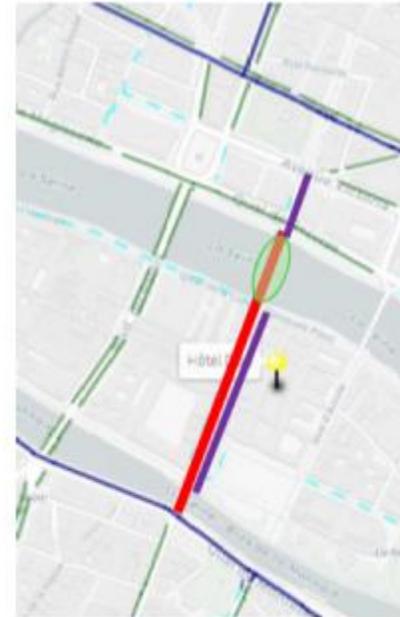


Création piste bidirectionnelle côté pair de 4m de large avec maintien du stationnement Police et 2 files de circulation.



3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Pont Notre-Dame

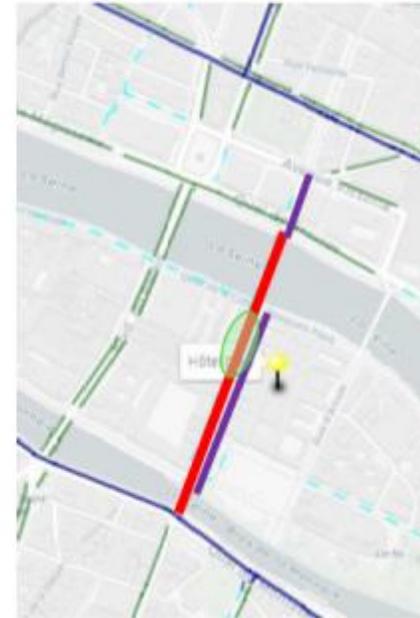


Création d'une piste bidirectionnelle à droite de la circulation et maintien de 2 files de circulation

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Rue de la Cité le long du marché aux Fleurs

Rue de la Cité (Marché aux Fleurs)



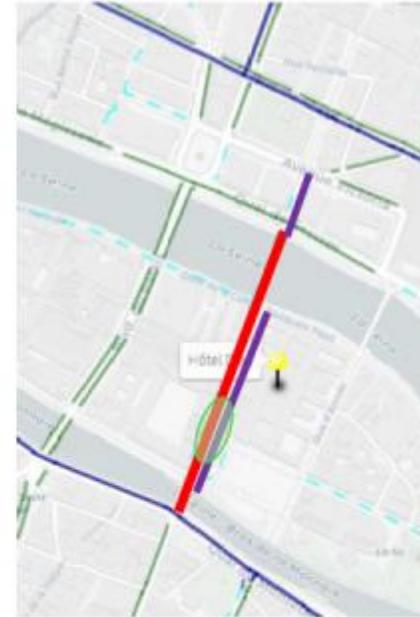
Existant : stationnement police côté marché, livraison hôtel dieu et stationnement police de l'autre côté

Création piste bidirectionnelle côté marché

Maintien du stationnement Police côté Marché aux Fleurs et maintien des livraisons/police de l'Hôtel Dieu, **réduction à une file de circulation de 3,8m**, quai bus dans alignement stationnement

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

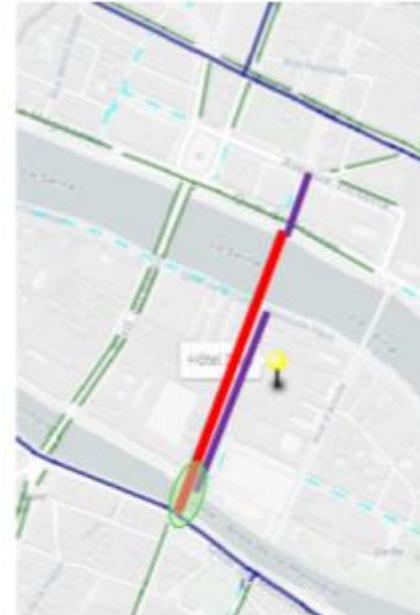
Rue de la Cité le long de la PP



Création de piste bidirectionnelle côté Préfecture et maintien de 2 files de circulation

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Petit Pont



Création d'une piste bidirectionnelle et maintien de 2 files de circulations

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme

Echange avec le comité :

Isabelle : lorsque les bus se déportent à leur arrêt, la piste bidirectionnelle se trouverait réduite à 2m de large, l'un des deux sens doit donc laisser la priorité à l'autre ce qui, au vu des comportements actuels, est difficile à imaginer. Doute sur ce sujet et difficulté de se projeter sur les plans même si les documents sont très pédagogiques. Pourquoi la PP a refusé le projet de double sens de la coronapiste de la Cité ?

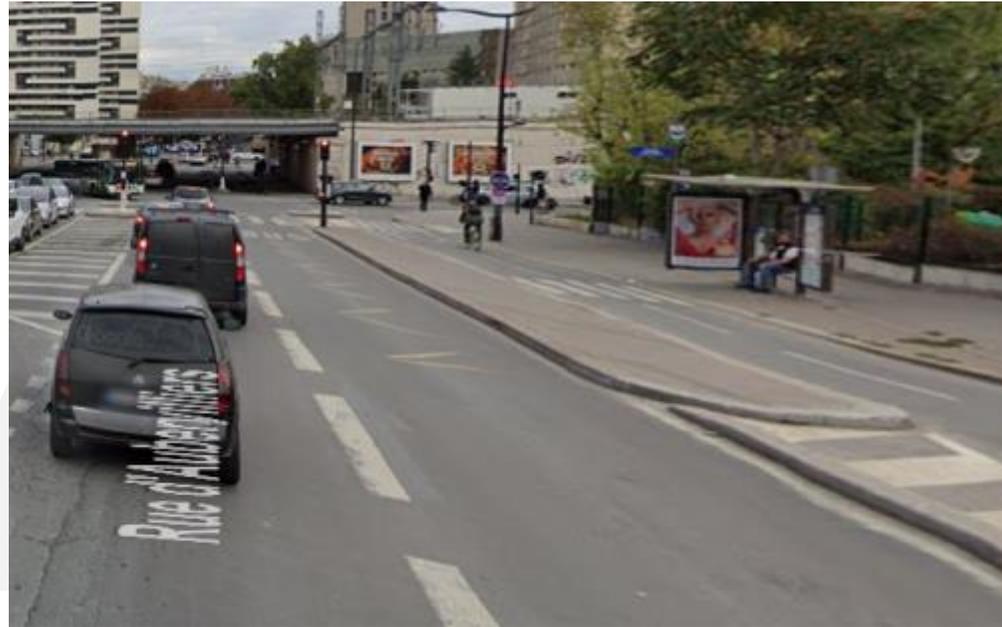
Mairie de Paris Centre : sur les arrêts de bus, il faut en effet voir si des solutions alternatives existent. La PP ne communique pas forcément les motivations de ses décisions et, concernant l'île de la Cité, elle est décisionnaire sur la plupart des voies et doit prendre elle-même les arrêtés de circulation.

MDB : apprécie la bidirectionnelle prévue mais s'oppose à la dissociation des sens sur les deux itinéraires parallèles : pourquoi un sens « régional » et un sens estampillé « local » ?

Paris en Selle : les deux sens du RERv doivent être réassociés, et non séparés sur 2 voies, c'est peu lisible pour l'utilisateur. Concernant le pincement des arrêts de bus, la RATP devrait être consultée afin de mettre en place la même configuration que celle observée rue d'Aubervilliers (*photo slide suivante*) avec comme objectif de ne pas saturer au bout d'un an comme sur Sébastopol. Sur Châtelet un phasage vélo doit être fait. Slide 20, passage nord vers la rue Saint-Denis : il faut que la piste soit connectée des deux côtés de la place. De même avec l'avenue Victoria, la piste devrait se prolonger à l'est avec l'objectif d'interconnecter la place du Châtelet avec les pistes alentour.

Mairie de Paris Centre : partage le constat et le besoin sur la place du Châtelet, à la fois pour améliorer la traversée depuis le pont au Change, et sur le questionnement de l'aménagement pertinent sur le barreau ouest.

3) Vélopolitain ligne 4 : échange sur les éléments de programme



Rue d'Aubervilliers : aménagement cyclable. L'arrêt de bus ne « pince » pas la largeur de la piste (source : google street view)

4) Quai de Corse et Pont Neuf : informations

Contexte :

- Certaines rues sont sous la compétence de la Préfecture de Police, qui peut bloquer ou imposer des contraintes aux projets de la Ville de Paris. C'est le cas de presque toutes les rues de l'Île de la Cité.
- Tout Paris Centre est désormais limité à 30 km/h, ce qui entraîne une généralisation des contre-sens cyclables qui doivent faire l'objet de la signalisation adaptée. Cette signalisation est notamment manquante sur le Quai de Corse (Île de la Cité)
- Dans le cadre de la fermeture du boulevard du Palais pour le procès des attentats pendant plusieurs mois, un itinéraire cyclable majeur sud/nord n'est plus opérationnel.
- La Conseil de secteur Paris Centre a voté un vœu demandant au préfet de Police de restaurer un itinéraire sud/nord pour les vélos sur l'Île de la Cité, par exemple en transformant la piste temporaire unidirectionnelle de la rue de la Cité en piste bidirectionnelle.
- Face au refus de la Préfecture de Police, la Mairie de Paris Centre a demandé l'aménagement d'un itinéraire cyclable sur le Pont Neuf.

Informations sur les échanges en cours avec la Préfecture :

- La Préfecture de Police s'est opposé, par courrier, au marquage du contre-sens cyclable sur le Quai de Corse.

La Mairie de Paris Centre ni la Ville de Paris n'a aucun moyen d'aller contre cet avis, qu'elles regrettent. Le projet pourra de nouveau être soumis pendant la mandature pour vérifier si l'avis de la Préfecture de Police a évolué favorablement.

- La Préfecture de Police a donné son accord pour l'aménagement de bandes cyclables larges dans les deux sens sur le Pont Neuf, en réduisant le nombre de files de circulation générale, uniquement à titre provisoire pendant la fermeture du boulevard du Palais. Elle demande d'utiliser du marquage jaune.

Le Pont Neuf faisant partie du plan vélo de la Ville de Paris, une réflexion est en cours sur les modalités de cet aménagement, sachant que seule une partie du Pont relève de la compétence de la Préfecture de Police. Le cas échéant, l'aménagement pourrait être réalisé dès début 2022.

Actualités Paris Centre sur les mobilités actives

- **26 Novembre 2021** – Atelier sur le plan de circulation du secteur Arsenal / Iles / Sud-Rivoli
- **15 Décembre 2021** – Atelier sur le plan de circulation du secteur Cœur Marais / Enfants Rouges
- **Décembre 2021** – Aménagement de la rue aux écoles Saint-Martin et de ses abords
- **Novembre 2021 – Janvier 2022** – Poursuite des aménagements pour la pérennisation des aménagements temporaires en faveur des piétons, rue par rue
- **Dès Janvier 2021** – Lancement des marches exploratoires et concertations sur les projets retenus au titre de la démarche « Embellir votre quartier »

La suite du comité des mobilités actives

Prochaine séance du comité le [11/01/2022](#)

Ordre du jour provisoire (susceptible d'évolution) :

- Synthèse des ateliers sur le plan de circulation du Marais et des Iles
- Aménagement (dont piste cyclable) de l'axe Beaubourg / Renard : présentation des propositions de la voirie
- Pérennisation du « coronatrottoir » rue de Monsigny