

# COMITÉ DES MOBILITÉS ACTIVES DE PARIS CENTRE

11/01/2022



PARIS  
CENTRE

Devenez acteur des  
mobilités actives à  
Paris Centre

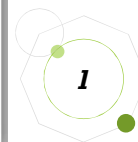


La Mairie de Paris Centre met en place un Comité des Mobilités Actives pour recueillir vos avis et propositions sur les futurs aménagements de l'espace public et les animations autour des mobilités.

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 vélo

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) Bilan des ateliers relatifs au plan de circulation
- 3) Aménagement (dont piste cyclable) de l'axe Beaubourg / Renard :  
présentation des propositions de la voirie

**Ce qui est attendu du comité :** prendre connaissance du projet et échanger en amont de la réunion publique générale prévue le 14 février 2022.

- 4) Pérennisation du « coronatrottoir » rue de Monsigny

**Ce qui est attendu du comité :** échanger sur le projet de pérennisation

# 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 ont commencé en novembre sur Vieille du Temple et Roi de Sicile, et continuent à partir de 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.

>> La 5<sup>e</sup> borne qui devait être installée dans le square Bidault (lauréat budget participatif) sera finalement installée sur les Grands Boulevards à proximité de la piste cyclable (accord du porteur de projet).

## 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 secteurs piétons, à la vitesse homogène de 10 km/h. L'arrêt automatique dans les espaces verts n'a pas été retenue pour éviter l'amoncellement de trottinettes arrêtées aux entrées des parcs (les usagers ne pouvant plus redémarrer pour la stationner ailleurs).

>> La Ville de Paris a décidé d'étendre le dispositif à tout Paris hors grands axes et pistes cyclables

## 2) Bilan des ateliers relatifs au plan de circulation

### Contexte :

- La Mairie de Paris Centre a engagé, dans le cadre de la démarche « Embellir votre quartier », une démarche structurante de révision du plan de circulation du Marais et des Iles 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 3 ateliers en Mairie les 17/11, 26/11 et 15/12.
- Un plan de circulation cible sera présenté vraisemblablement d'ici la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2022.

### Échange avec le comité :

Paris en Selle : Sur la forme : a apprécié le format des ateliers qui permettait un échange constructif débouchant sur des propositions. Regrette que certains participants ne soient intéressés que par l'accès à leur propre parking et pas à l'exercice général. Sur le fond : d'accord avec les principes généraux mais regrette que la rue des Francs Bourgeois et la rue de Turenne reste sans modification.

Réponse Mairie : l'enjeu du curseur entre apaisement et navigabilité (pour les livraisons en particulier) est difficile à placer et à fait l'objet de nombreuses discussions avant la concertation publique, entre les élus et services. Le choix a été fait de proposer de conserver 2 rues d'armature locale, une ouest -> est (Francs Bourgeois) et une Nord <-> sud (Turenne) pour garantir une lisibilité des itinéraires navigables et pouvoir apaiser le reste sans créer de chemins trop détournés. Ne pas oublier l'effet ZTL qui ne peut que réduire les flux de façon générale à Paris Centre.



## 2) Bilan des ateliers relatifs au plan de circulation

### Échange avec le comité (suite) :

Isabelle : pour les rues qui ne sont pas apaisées par le plan de circulation, il faudrait pouvoir jouer sur les vitesses (ralentisseurs par exemple), par exemple rue Saint-Paul.

Franck : souligne l'enjeu de communication autour des modifications à venir, et du calendrier de mise en œuvre, y compris pour le reste de Paris Centre ?

Réponse Mairie : les modifications seront progressives sans doute jusqu'en 2023, mais le plan cible sera présenté en bloc au printemps. Pour la communication, preneur de toutes bonnes idées (prochain comité). Le reste de Paris Centre sera traité au fil de la mandature, avec une concertation qui pourrait avoir lieu pour tous les quartiers en 2022 pour lancer la dynamique. Pour le quartier du Sentier, la réunion publique est prévue dès le 18 janvier.

### 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

#### 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 et sur quelques axes supplémentaires, dont Beaubourg / Renard / Coutellerie.
- Le service aménagement et grands projets de la DVD a été chargé du pilotage du projet conjoint à l'aménagement cyclable des rues Beaubourg / Renard, la réalisation d'un ancien projet lauréat du budget participatif visant à améliorer la liaison entre le Marais et le secteur piéton Beaubourg, et l'aménagement du trottoir côté centre Pompidou suite à des travaux terminés fin 2021.
- Une réunion publique doit avoir lieu le 16/02/2022 avec tous les acteurs du territoire pour présenter et valider le programme avant de lancer les études complètes sur le projet.

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

- La Mairie de Paris Centre a fortement insisté pour que ce projet soit prioritairement inscrit au plan de charge des services et au budget du plan vélo.
- La Mairie de Paris Centre sera le principal prescripteur du projet qui sera réalisé, puisqu'il ne déborde pas sur d'autres arrondissements.
- La Mairie de Paris Centre souhaite recueillir les premières questions / remarques / alertes du comité en amont de la réunion publique, et laisser du temps aux membres du comité pour réfléchir au projet d'ici là.



# 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

## 1. Contexte

### Éléments d'analyse

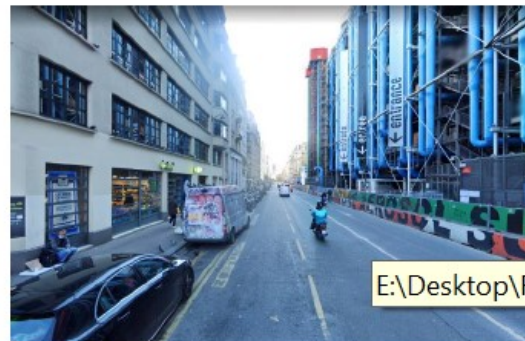
- **950 m** de longueur pour les rues du Renard et Beaubourg
- Des **largeurs de chaussée** variant de **8,25 à 13,25** mètres.
- **Axe à 30 km/h** : nécessité de **double sens cyclable protégé**
- **3 bus** : 29, 75 et 38 avec **couloir protégé d'environ 4,5m**
- Axe sous **compétence Ville de Paris**
- **Axe situé dans le premier quartier Embellir Paris**
- **Rue aux écoles** : rue Saint Merri



Rue Beaubourg



Rue Simon le Franc



Rue du Renard



Rue Geoffroy l'Angevin

E:\Desktop\Reanard1.png

LEANS | LEANS SERVICE



# 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

## 1. Contexte

### Objectifs d'aménagement

Le projet lauréat de l'édition 2016 du Budget Participatif et les évolutions récentes suite à la marche exploratoire organisée début juin 2021 :

**Budget de 580 000 euros.** Initialement, le projet prévoyait de réaménager les rues Simon le Franc et Geoffroy l'Angevin pour faciliter les cheminements piétons sur les trottoirs, avec installation de mobiliers urbains et végétalisation. Depuis, le Conseil de a souhaité intégrer la **création d'un ou plusieurs passages piétons surélevés sur la rue du Renard pour faciliter la connexion entre le Centre Pompidou et les rues étroites du Marais.**

Le partenariat avec le Centre Pompidou autour du projet de passerelle entre le Centre et le Marais :

Achèvement des travaux du Centre Pompidou à l'été 2021. Maintien de l'aménagement provisoire installé rue du Renard jusqu'aux vacances de la Toussaint au moins, à remplacer par un nouvel aménagement provisoire plus qualitatif et informatif sur le projet commun Ville de Paris/MPC/Centre Pompidou : **création d'un ou plusieurs plateaux piétons très larges surélevés créant une porosité et une facilité d'accès entre le Centre Pompidou et le Marais.**

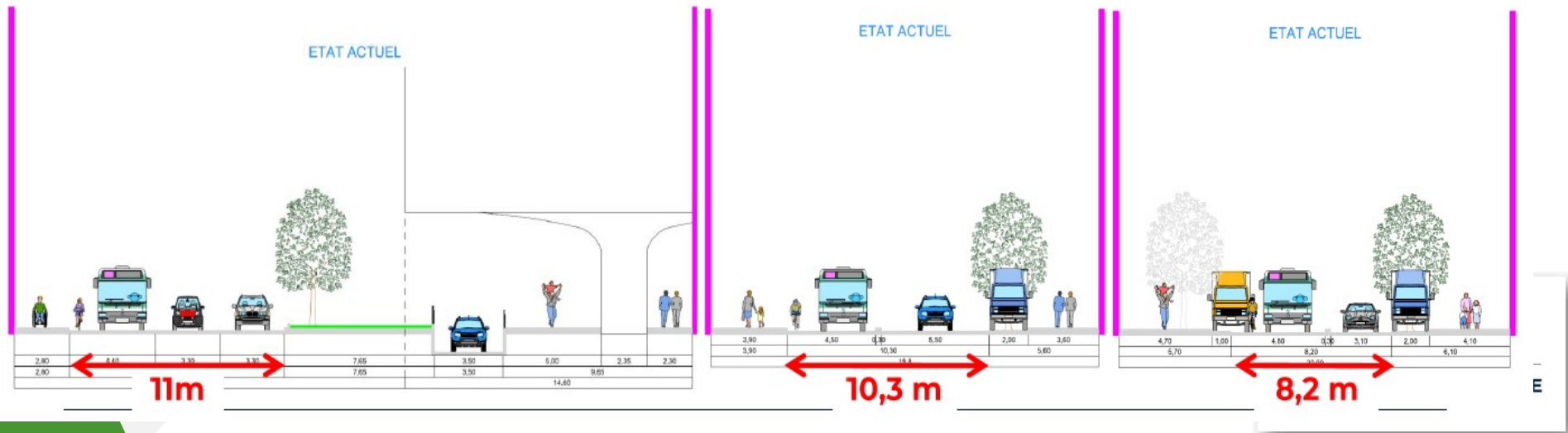
La création de la piste cyclable Renard/Beaubourg :

La création d'une piste cyclable sur cet axe très emprunté est stratégique à la fois pour consolider le maillage au sein de Paris Centre et pour contribuer à apaiser la circulation sur cet axe clé du secteur. Il a été intégré au plan vélo parisien.

# 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

## 2. État des Lieux

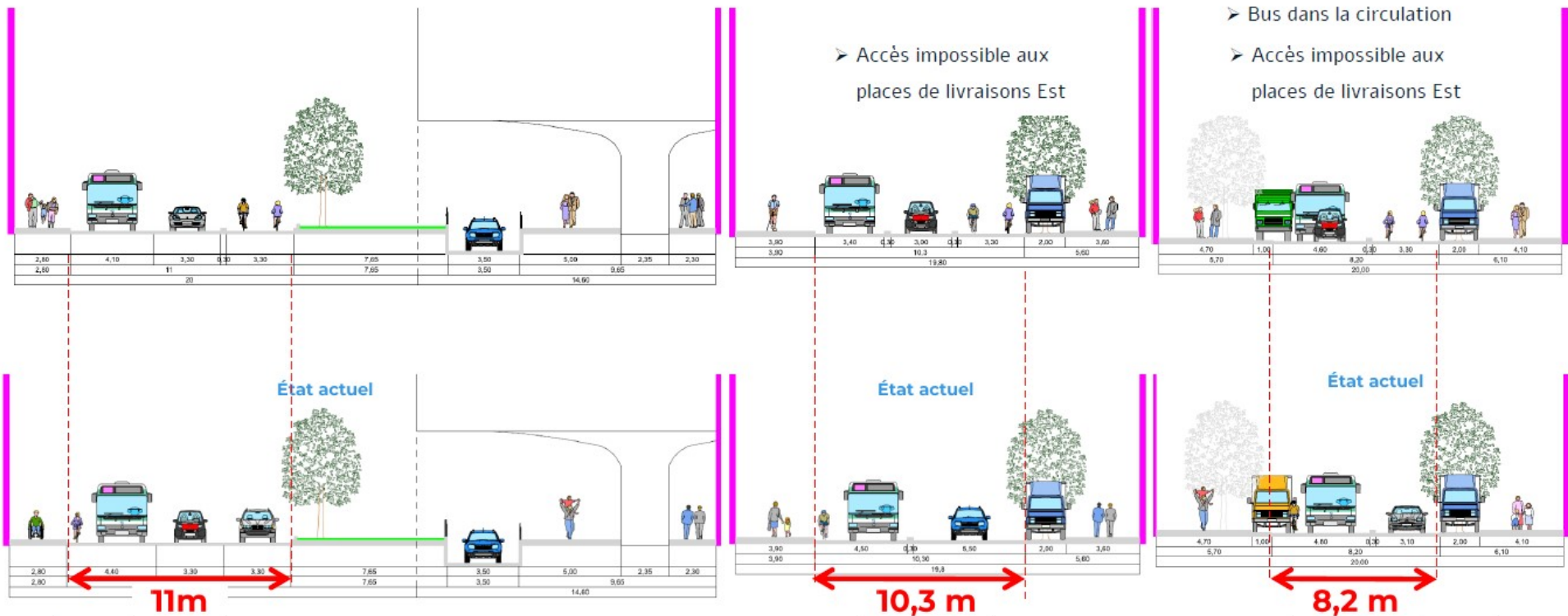
3 Largeurs de Chaussées retenues



# 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

## 3. Option d'aménagement cyclable

### Option 1 - Piste cyclable Bidirectionnelle 3,30m et maintien du séparateur existant



# 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

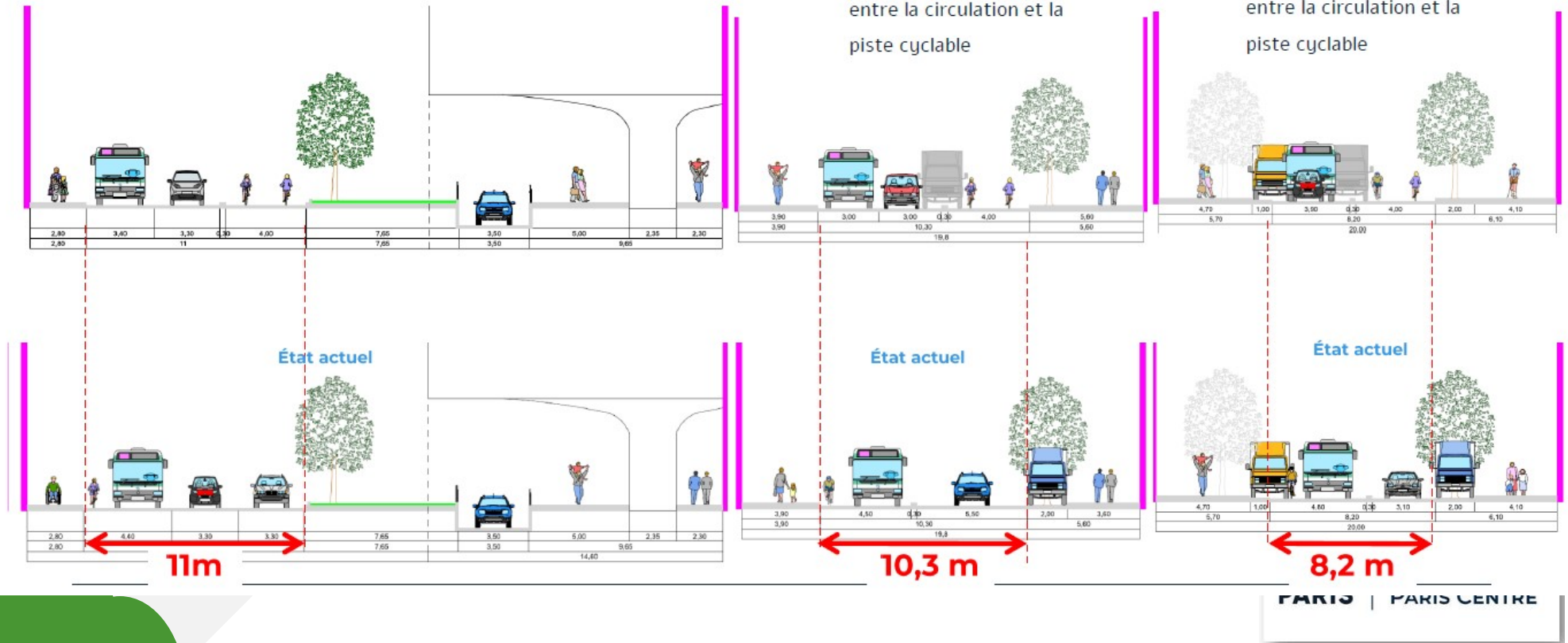
## 3. Options d'aménagement cyclable

### Option 2 - Piste bidirectionnelle 4m

➤ Place de livraison à cheval entre la circulation et la piste cyclable

➤ Bus dans la circulation

➤ Place de livraison à cheval entre la circulation et la piste cyclable

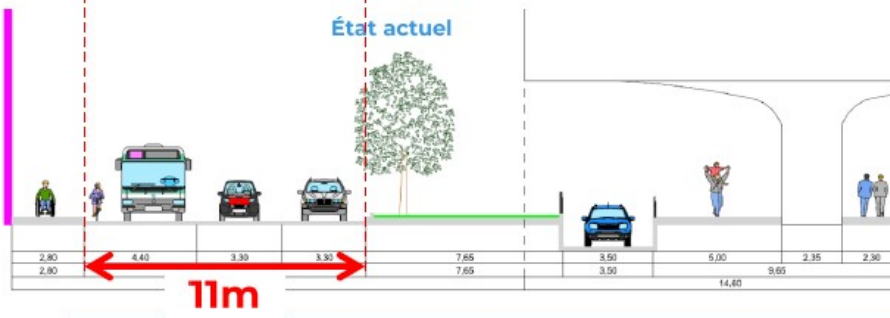
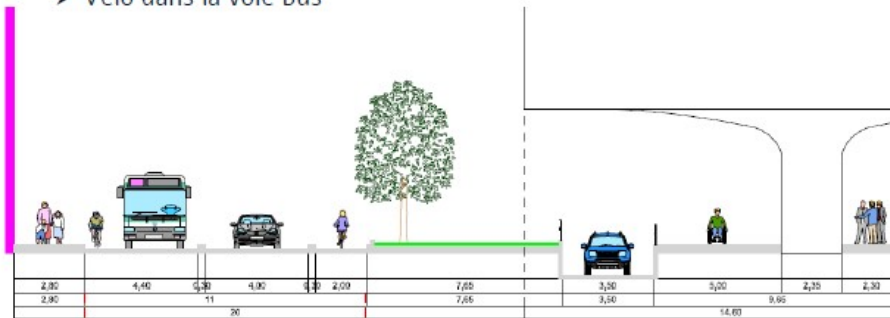


# 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

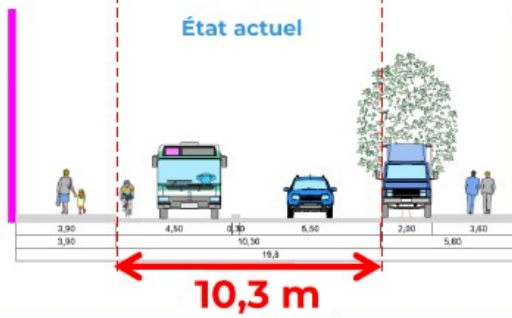
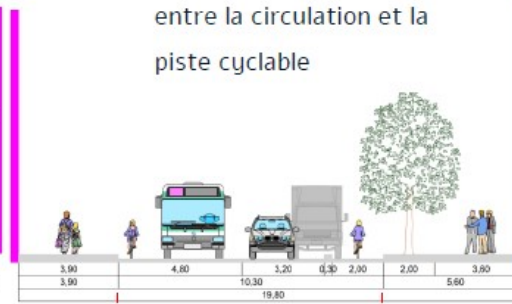
## 3. Options d'aménagement cyclable

### Option 3 - Voie Bus/vélo + piste cyclable

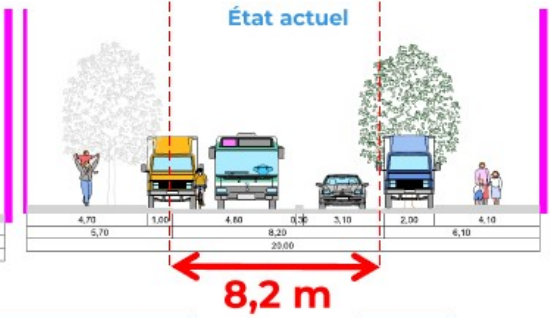
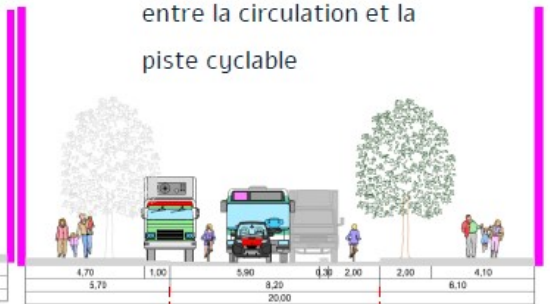
➤ Vélo dans la voie bus



➤ Vélo dans la voie bus  
➤ Place de livraison à cheval entre la circulation et la piste cyclable



➤ Bus et vélo dans la circulation générale  
➤ Place de livraison à cheval entre la circulation et la piste cyclable

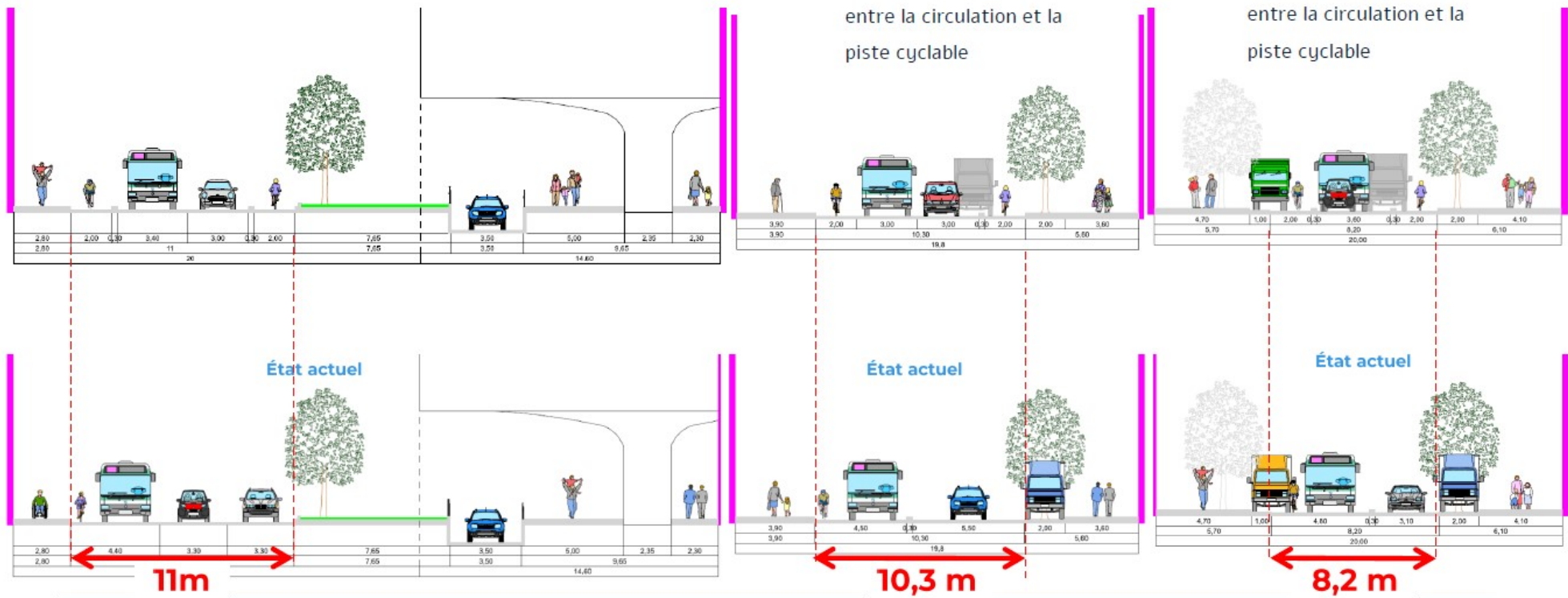


# 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

## 3. Options d'aménagement cyclable

### Option 4 - Pistes Bilatérales

- Bus dans la circulation générale
- Place de livraison à cheval entre la circulation et la piste cyclable

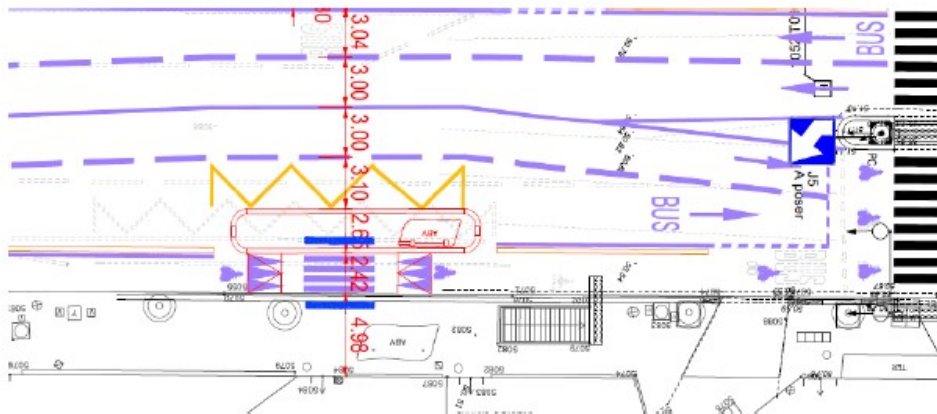


# 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

## 3. Options d'aménagement cyclable

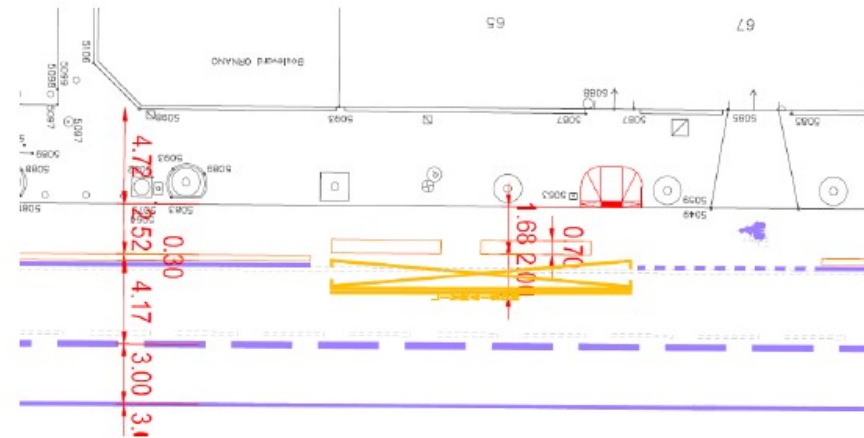
### Option 4 - Pistes Bilatérales

➤ Exemple d'aménagement d'un quai bus déporté – Boulevard Ornano



*Nota : Il y a deux arrêts de bus dans la zone de projet. Dans le tronçon le plus contraint, en réduisant ponctuellement les pistes cyclables à 1,60 m de large, il est possible de créer des quais bus déportés.*

➤ Exemple d'une place de livraison – Boulevard Ornano

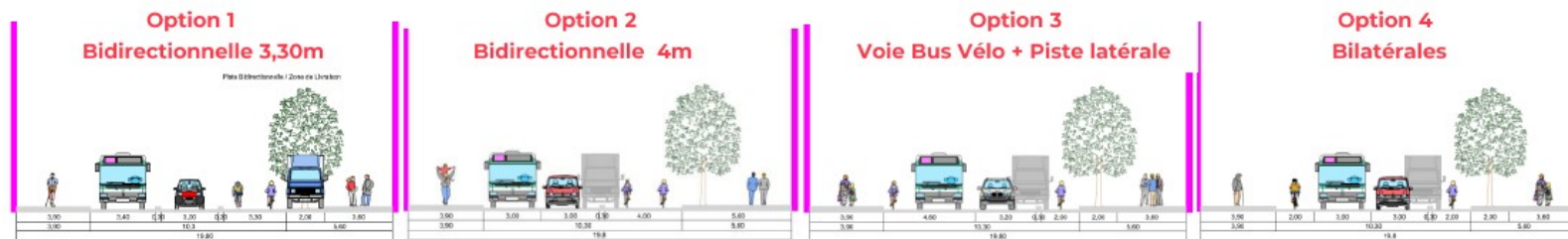


*Nota : Au vue de la faible largeur de la chaussée, les livraisons sur le 3<sup>ème</sup> tronçon ne pourront pas être déportées. Elles resteront en lincoln et la piste cyclable ne sera ponctuellement pas protégée.*

# 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

## 3. Options d'aménagement cyclable Comparaison

	Option 1	Option 2	Option 3	Option 4
Vélo	+	++	--	++
Bus	-	-	--	-
VL	-	-	--	-
Livraisons	--	--	=	=
Piétons	-	-	+	+
Synthèse	<b>-4</b>	<b>-3</b>	<b>-5</b>	<b>1</b>



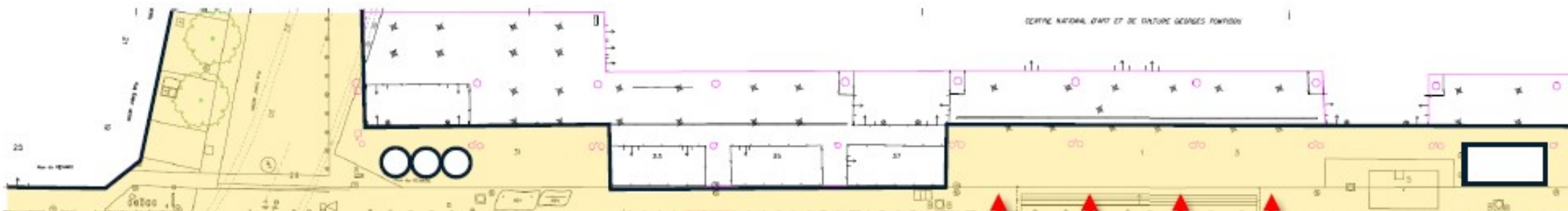


### 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

## 4. Traversée piétonne Au droit du Centre Georges Pompidou

Sur la base de l'option 4 :

- Créer une continuité entre les abords de Beaubourg et le quartier du Marais,
  - Élargir (et surélever ?) les traversées,
  - Déporter l'arrêt de bus de la chaussée
  - Élargir le trottoir Est,
  - Report du stationnement moto et des livraisons dans les rues adjacentes ou intégration de ce stationnement



### 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

#### Avis de la Mairie de Paris Centre :

Consensus pour le principe général d'un aménagement avec deux pistes bilatérales + une voie bus + une voie de circulation générale pour les deux tronçons les plus larges.

Sur le tronçon entre Turbigo et Michel le Comte (le plus étroit) : la Mairie a demandé des études complémentaires pour un scénario 5 qui maintient le couloir de bus (étudier la faisabilité d'une voie bus/vélo partagée dans le sens actuel + une voie de circulation générale + une piste cyclable protégée à contre sens).

La gestion des quais bus et des zones de livraisons doit être affinée mais il n'y a pas d'incompatibilité majeure identifiée.

Enfin, le projet doit anticiper la gestion du carrefour avec Rivoli et le prolongement de la continuité cyclable sur la rue de la Coutellerie.

- Prochaine réunion technique (interne Ville + Paris Centre) le 25/01
- Réunion publique le 14/02

#### Échange avec le comité :

Rue de l'Avenir : la suppression des couloirs bus n'est pas une fin en soi mais elle n'est possible (sans dégrader le service) que si la circulation générale est faible. Sur cet axe, ce n'est pas vérifié (surtout en réduisant une file de circulation générale dans la partie basse). Le placement proposé des arrêts de bus sur des ilots derrière lesquels la piste cyclable passe fonctionne dans d'autres endroits à Paris. Très favorable au principe de passages piétons surélevés.

Réponse Mairie : rappelle la hiérarchie des modes privilégiés par la Mairie : piétons, puis bus, puis vélos, puis circulation générale. D'où la demande d'étude du scénario 5 pour la partie nord de la rue où le couloir bus est en « concurrence » avec l'aménagement cyclable au regard de l'espace réduit. La partie nord de l'axe est aujourd'hui le moins sujet à la congestion.

Franck : observe une fréquentation piétonne surtout au sud. Pour gagner de la place au nord et combiner bus et vélos, pourquoi pas déporter les zones de livraison dans les rues adjacentes ? Demande si le doublement de la piste cyclable Sébastopol est prévu (itinéraire parallèle).

Réponse Mairie : les rues concernées (Gravilliers, Chapon, Montmorency sont très étroites et ne peuvent pas accueillir de stationnement). La Ville a privilégié dans son plan vélo la création de nouveaux aménagements pour mailler le réseau plutôt que l'agrandissement d'aménagements existants.

### 3) Aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

#### Échange avec le comité (suite) :

Paris en Selle : de façon générale, préférence pour les pistes unidirectionnelles que pour les pistes bidirectionnelles, donc plutôt pour le scénario 4. Alerte sur l'hypothèse des places de livraison qui pincent la piste cyclable : attention à ne pas reproduire les difficultés de Sébastopol (avec du stationnement anarchique en plus à cheval sur la bordure). Considère que les voies bus/partagées ne sont pas confortables ni sécurisées pour les vélos, surtout dans la partie sud de la rue où la circulation est plus dense. Rappelle aussi les normes de largeur pour les pistes cyclables unidirectionnelles : 2m est trop juste, il faut plutôt viser 2,20m idéalement 2,50m.

Réponse Mairie : dans la partie nord la plus étroite, difficile d'imaginer des pistes plus larges. En revanche dans la partie sud il y a davantage d'espace, il faudra regarder jusqu'où on peut élargir les pistes cyclables. Rappel qu'il s'agit ici d'un axe secondaire du plan vélo, et pas du réseau express (moins de trafic attendu).

Catherine et Isabelle : approuvent l'étude du scénario 5 pour conserver une voie bus dans la partie nord.

#### Conclusion : 2 scénarios privilégiés pour poursuivre les études :

- le scénario 4 à condition que les études de trafic montrent une possibilité de mélanger les bus avec la circulation sans pénaliser le temps de parcours. Pourquoi pas imaginer aussi un système de feux décalés en amont pour s'assurer que les bus arrivent en premier rue Beaubourg depuis le carrefour des Arts et Métiers ?
- le scénario 5 (demande Mairie) avec une voie bus/vélo mélangée uniquement sur le tronçon nord, dont il reste à vérifier la possibilité en termes d'espace (car la voie cyclable à contre sens doit, elle, rester séparée du reste).

## 4) Pérennisation du « coronatrottoir » rue de Monsigny

### Contexte :

- Pour accompagner le premier déconfinement et les mesures de distanciation sociale, plusieurs trottoirs de Paris Centre ont été étendus en occupant les places de stationnement latéral, délimité par des plots jaunes ou des barrières.
- Dans le cadre de l'engagement de rendre plus d'espace pour les piétons dans Paris Centre, l'équipe municipale souhaite pérenniser ces aménagements là où une plus-value pour la marchabilité a été observée.
- L'enjeu de continuité est apparu majeur pour la majorité des aménagements, avec parfois des places de livraison ou GIC qui coupaient les cheminements proposés, réduisant ainsi leur intérêt. De manière générale, il a été proposé un rééquilibrage de la bande de stationnement avec un équilibre entre stationnement voiture, arceaux vélos et cheminement piéton préservé.

### Les rues déjà traitées :

- Deux rues ont été traitées lors de travaux de réfection de chaussée qui y étaient programmés indépendamment de ces aménagements transitoires : les rues **Sainte-Croix de la Bretonnerie** (novembre 2020) et **Saint Paul** (janvier 2021).
- Plusieurs rues ont été aménagées ou sont en cours suite à une consultation du comité et des riverains : **Dupuis, Elzévir** (printemps 2021), **Vieille du Temple, Roi de Sicile** (novembre 2021 – janvier 2022), **Temple, Poitou** (début 2022).
- Le recours à des barrières « croix de Saint-André » et des potelets a été privilégié pour protéger l'espace des occupations illicites (stationnement en particulier) tout en maintenant la perméabilité de la rue pour les traversées piétonnes.
- Du stationnement vélo, livraison, GIC et/ou payant est ajouté en fonction des besoins et en fonction de ce qui préexistait dans la rue, en application des objectifs de mandature (suppression de la moitié du stationnement motorisé en particulier).

## 4) Pérennisation du « coronatrottoir » rue de Monsigny

### Les rues déjà traitées (suite)

- Exemple de la rue Sainte-Croix de la Bretonnerie :

Avant :



Après :



### Liste des rues restantes

- Rue Charles Dupuis – déjà vue précédent comité
- Rue Vieille du Temple – déjà vue précédent comité
- Rue Elzevir – déjà vue précédent comité
- Rue du Poitou – déjà vue précédent comité
- Rue du Temple – déjà vue précédent comité
- Rue du Roi de Sicile – déjà vue précédent comité
- Rue des Francs Bourgeois – consultation fin 2021 du Crédit Municipal qui est le principal riverain
- Rue Charlot – réflexions coordonnées avec le plan de circulation
- Rue de Saintonge – aménagement retiré et non pérennisé
- Rue de Monsigny – à l'ordre du jour

## 4) Pérennisation du « coronatrottoir » rue de Monsigny

### Rue de Monsigny (du n° 11 au n°15)

#### Évolution de la bande de stationnement :

- Pérennisation de l'espace piéton côté pair (trottoir le plus étroit, à gauche sur la photo).
- Reconstituer deux places payantes et une livraison sur le côté impair (avec consultation des commerçants en amont pour identifier les besoins).



#### Échange avec le comité :

Paris en Selle : est allé voir sur place, le commerçant au n°13 semble trouver que c'est une bonne idée de pérenniser l'aménagement piéton. Le trafic est plutôt apaisé. Idée complémentaire : rendre entièrement piétonne la rue (avec potelets ou barrière) ?

Rue de l'Avenir : même idée de rendre piétonne si il n'y a pas de portes cochères à desservir.

Isabelle : la proposition de mettre des zones de livraison correspond t-elle à un besoin ?

Franck : souligne le trafic plus important sur la rue de la Michodière parallèle

Réponse Mairie : piétonisation possible sur le principe si pas de portes cochères, avec l'enjeu des livraisons pour les commerçants à traiter toutefois. Enjeu de coordonner un tel projet avec la révision du plan de circulation car la piétonisation ici pourrait empêcher de piétonniser une rue parallèle par exemple, il faut avoir la vue d'ensemble. Cette question peut donc être renvoyée dans les discussions sur le plan de circulation, quitte à faire un aménagement léger en attendant pour pouvoir retirer l'aménagement temporaire ? Les commerçants seront consultés sur leurs besoins en zones de livraison dans tous les cas.

Vérification post-réunion : il y a 2 portes cochères dans la rue (n° 17 et n°15) donc la piétonisation totale est impossible. Le passage en aire piétonne (sans barrière) est en revanche possible.

# Actualités Paris Centre sur les mobilités actives

- **Dès Janvier 2022** – Poursuite des aménagements pour la pérennisation des aménagements temporaires en faveur des piétons, rue par rue
- **17 Janvier 2022** – Marche exploratoire rue aux écoles Vertus
- **21 janvier 2022** – Réunion de présentation du projet d'amélioration de la rue aux écoles Saint-Merri
- **31 janvier 2022** – Réunion conjointe aux comités vélo / mobilités actives de Paris Centre, des 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> arrondissements relative à la pérennisation de la piste cyclable des Grands Boulevards
- **01 Février 2022** – Marche exploratoire rue aux écoles Place des Vosges
- **3 Février 2022** – Marche exploratoire rue aux écoles Saint-Roch
- **10 Février 2022** – Marche exploratoire rue aux écoles 42 Dussoubs
- **14 Février 2022** – Réunion de présentation du projet lauréat au budget participatif « Grenier Saint-Lazare »
- **15 Février 2022** – Réunion publique relative à la pérennisation de la piste cyclable des Grands Boulevards
- **16 Février 2022** – Réunion publique relative au projet d'aménagement de l'axe Beaubourg / Renard

# La suite du comité des mobilités actives

Prochaine séance du comité le **mercredi 9 mars à 18h30**

Ordre du jour provisoire (susceptible d'évolution) :

- Rues aux écoles
- Communication sur le plan de circulation