



Réunion publique
Pérennisation Grands Boulevards
de la Place de la République au boulevard des
Italiens
15 février 2022

Sommaire

01 Présentation

02 Diagnostic

03 Solutions

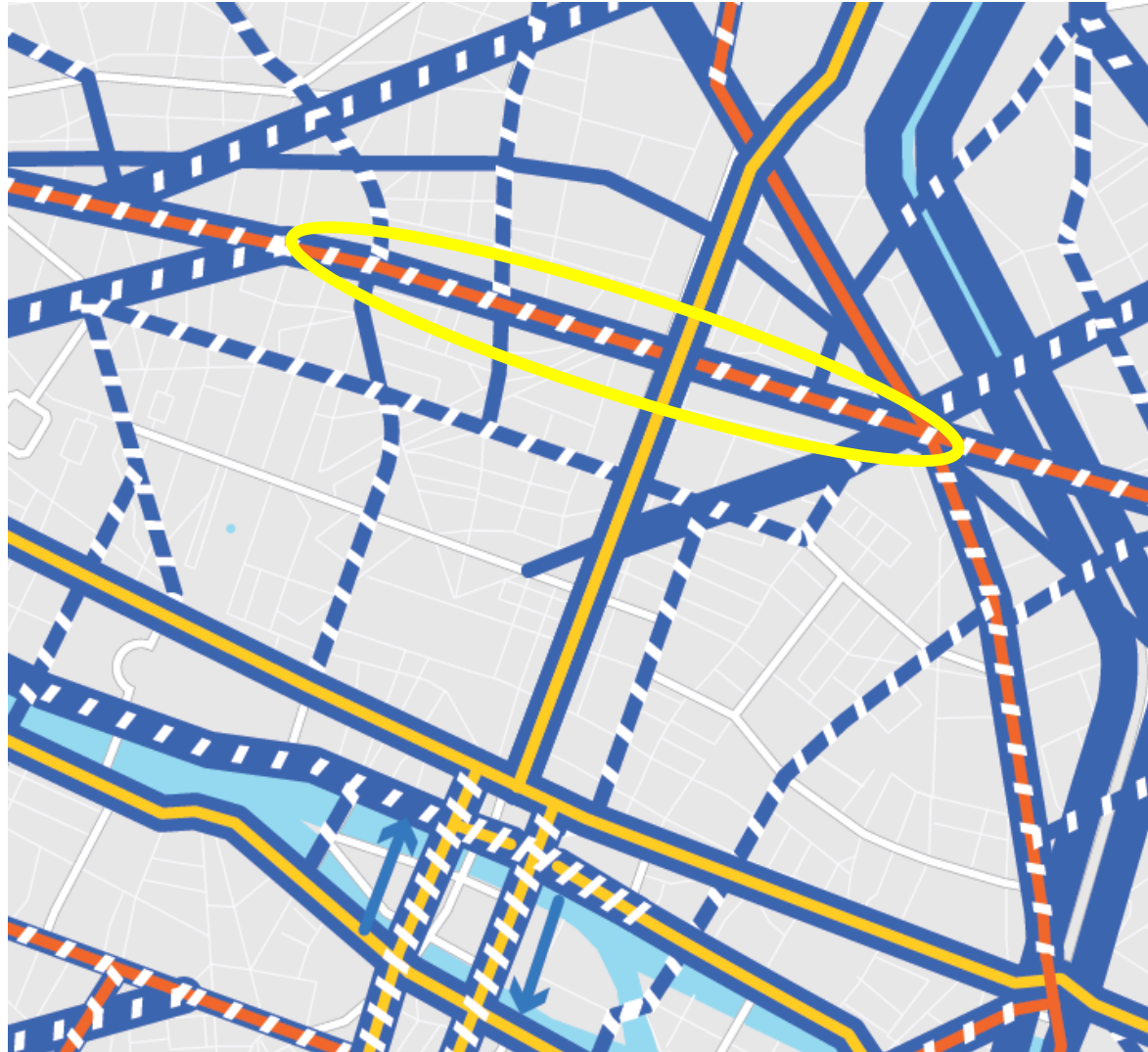
04 Réalisation

01

Présentation

Présentation

Inscription du projet dans le réseau parisien/métropolitain



Le projet s'inscrit dans le réseau Vélopolitain entre la Place de la République et le Boulevard des Italiens

Présentation

Historique du projet

Les Grands Boulevards ont déjà subi une première mutation entre 2011 et 2013 avec leur mise à double sens.

Pour accompagner la sortie de crise sanitaire en 2020, une piste cyclable provisoire a été réalisée entre la Place de la République et le Boulevard des Italiens sous la forme de deux pistes unidirectionnelles,

Présentation

Éléments de programme

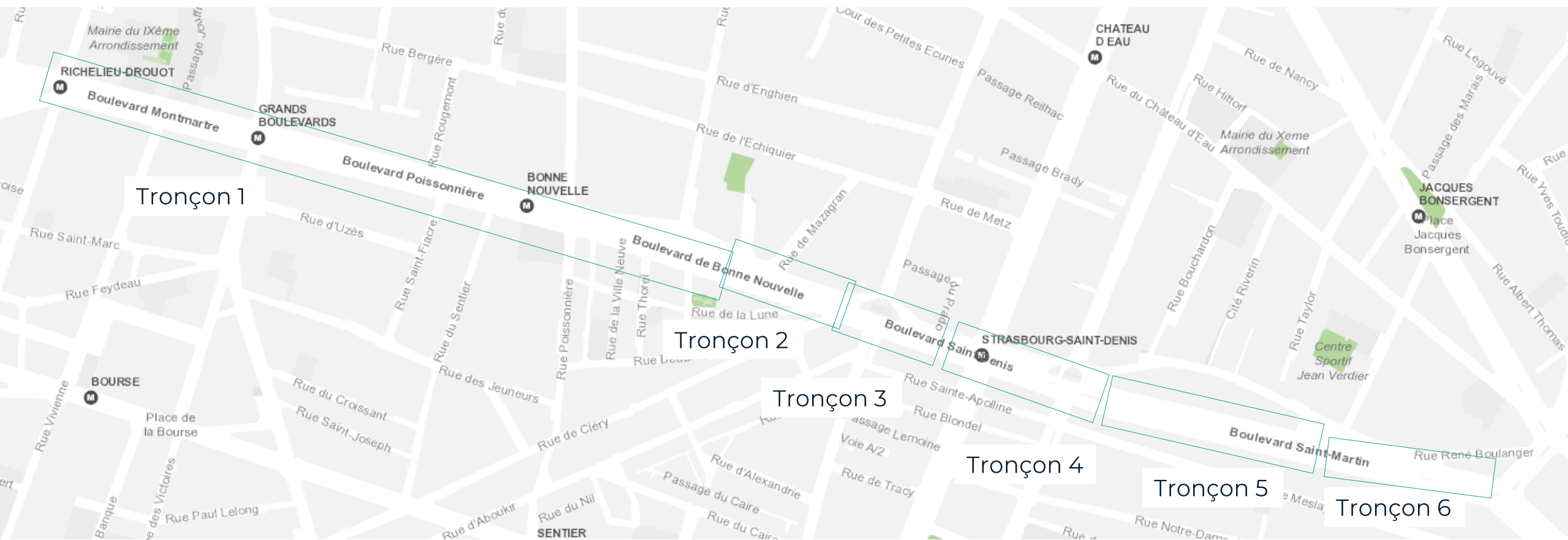
Objectifs du projet

- Pérenniser l'aménagement cyclable
- Réaliser les travaux avant 2024
- Créer un maillage cyclable s'inscrivant dans le réseau Vélopolitain

02

Diagnostic

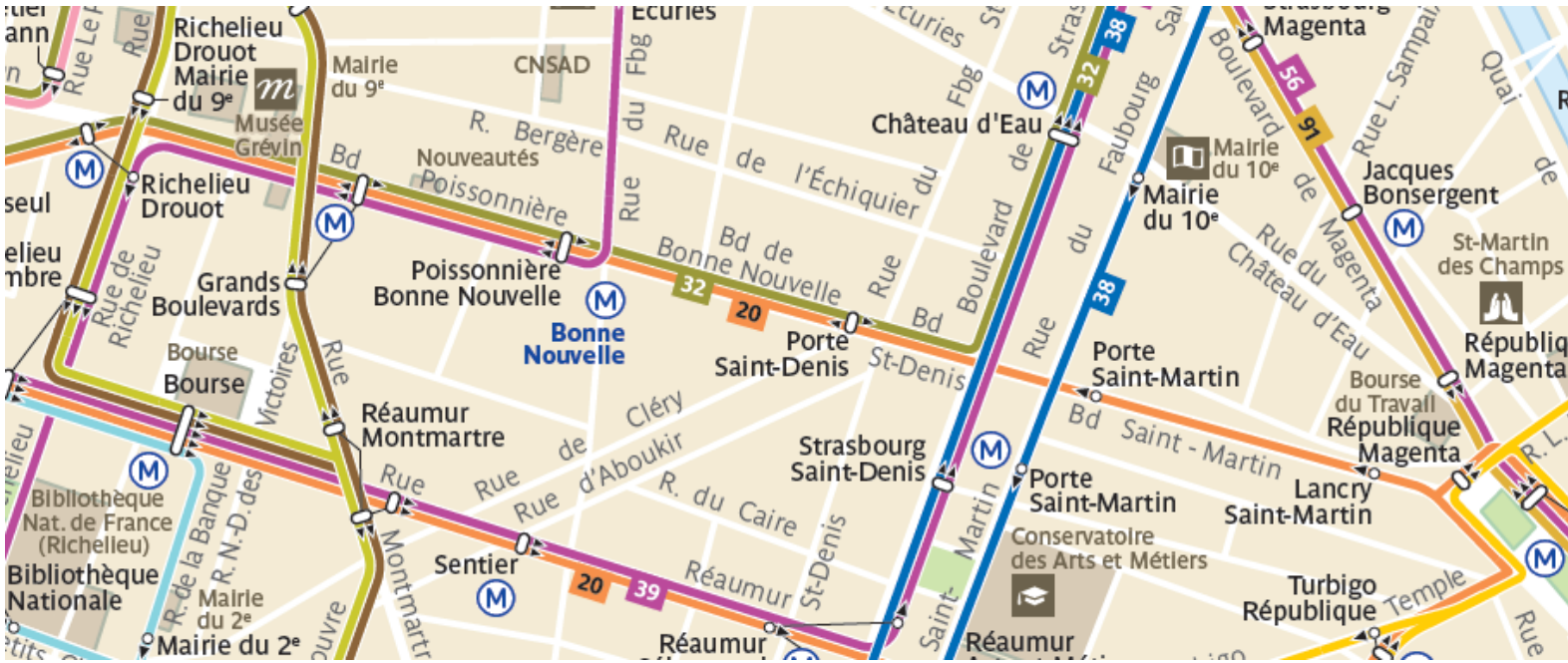
Diagnostic Tronçons



Les Grands Boulevards sont décomposés en 6 tronçons de largeurs différentes

Diagnostic

Lignes de bus



Présence des lignes suivantes :

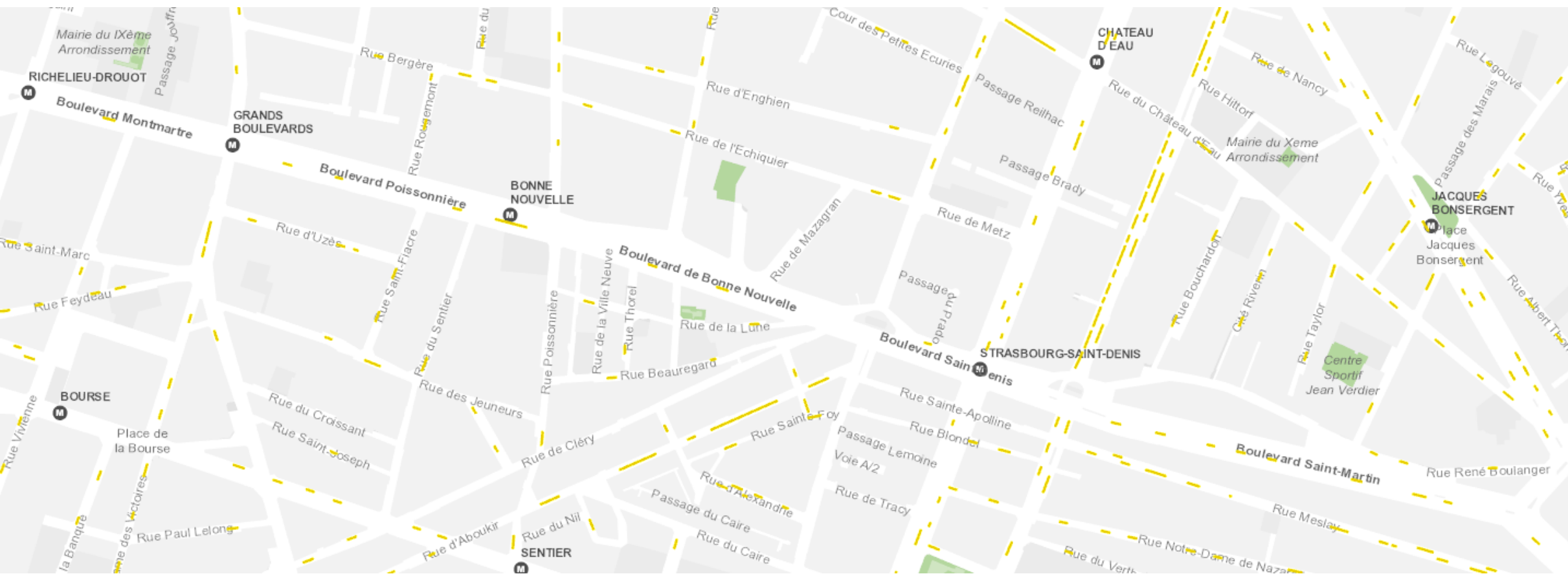
- Ligne 20 (sens est-ouest)
- Ligne 32 (sens ouest-est)
- Ligne 39 (sens est-ouest)

5 arrêts côté nord

3 arrêts côté sud

Diagnostic

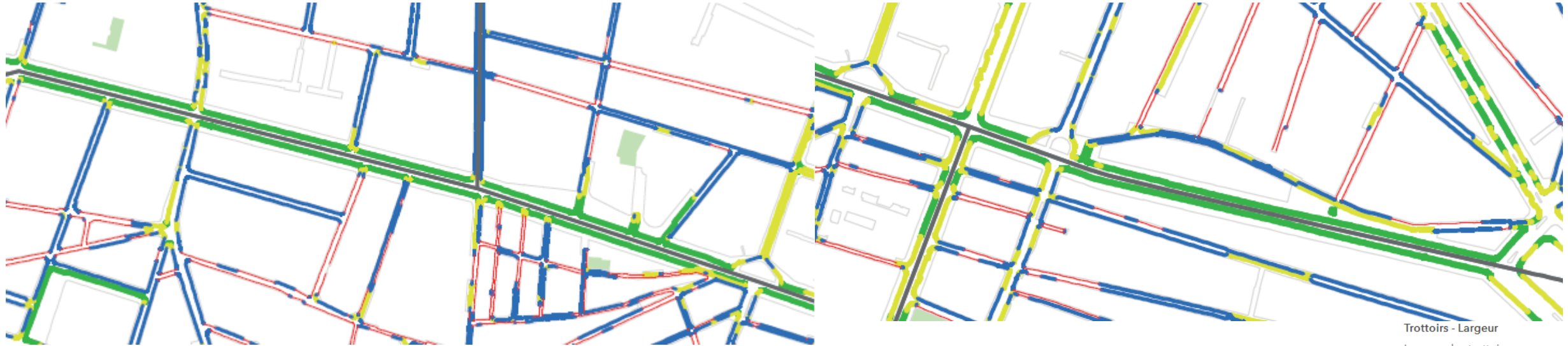
Livraisons



Il y avait 18 emplacements de livraison dans le périmètre du projet, sur la rive sud. Les livraisons côté nord se faisant dans le couloir bus.

Diagnostic

Largeur des trottoirs

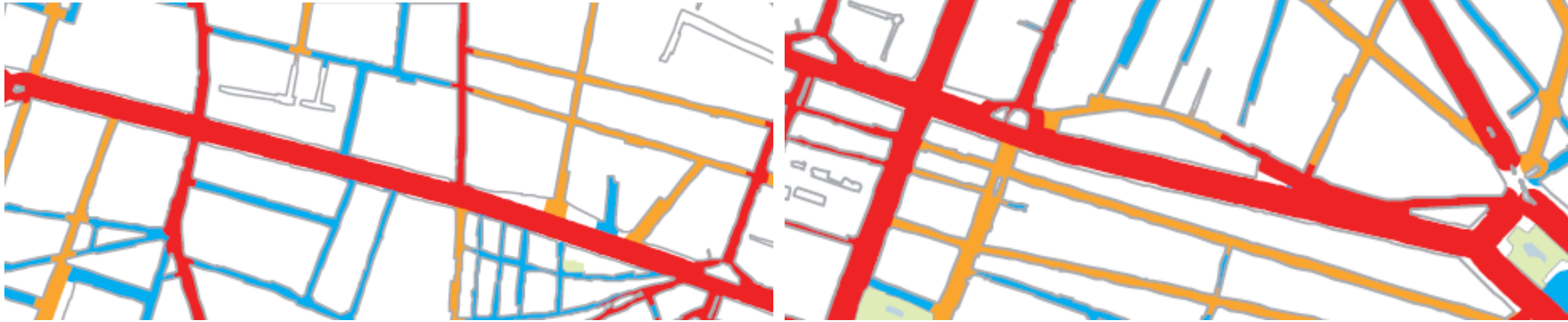


Trottoirs - Largeur
Largeur des trottoirs
— 2 m et moins
— de 2 à 4 m
— de 4 à 8 m
— plus de 8 m

Sur l'ensemble du projet, les trottoirs sont très larges et plantés sur tout le linéaire,

Diagnostic

Sollicitation piétonne



La sollicitation piétonne est très forte, cohérente avec les différents usages et les nombreux commerces présents sur le linéaire

Niveaux de sollicitation piétonne
— Rue fortement sollicitée
— Rue moyennement sollicitée
— Rue faiblement sollicitée

Diagnostic

Trafic automobile

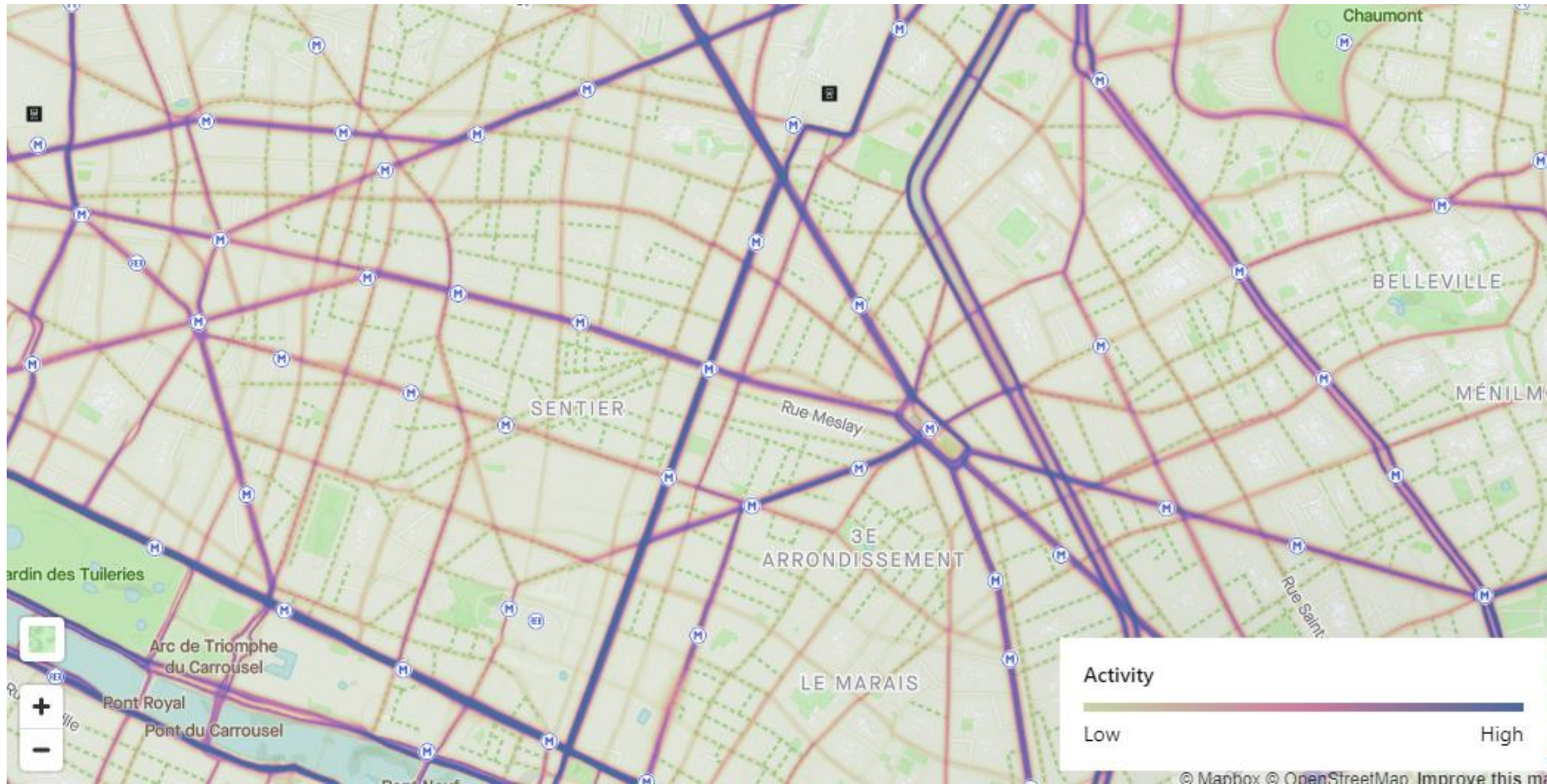
Les données de comptage (de 2019) montrent une dissymétrie de l'axe due aux deux files de circulation existantes avant 2020

- Débit sens est-ouest : 1 350 veh/h en moyenne en heure de pointe
- Débit sens ouest-est : 250 veh/h en moyenne en heure de pointe

Diagnostic

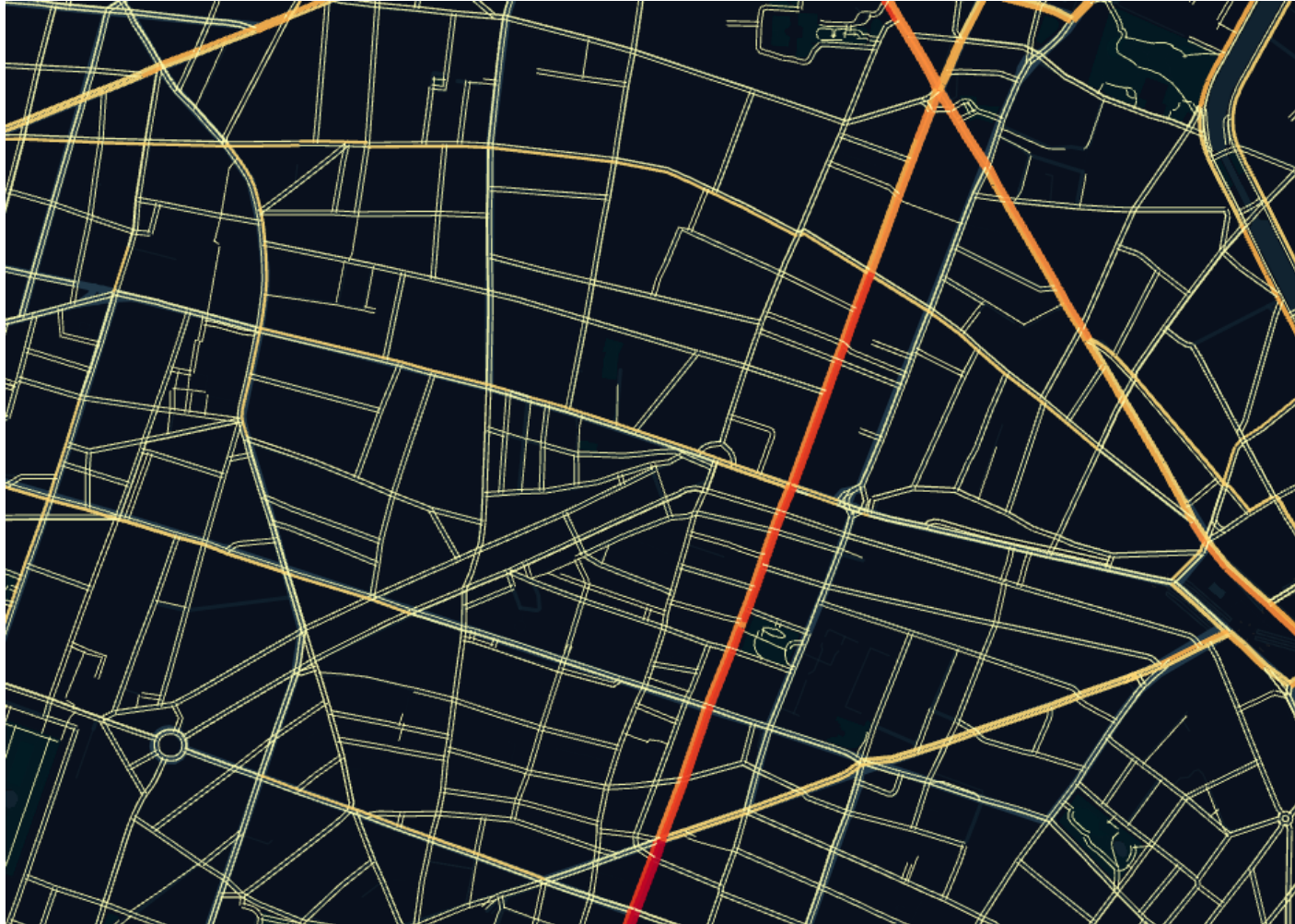
Trafic vélo

Carte de chaleur STRAVA du trafic vélo (janvier – décembre 2021)



Diagnostic Trafic vélo

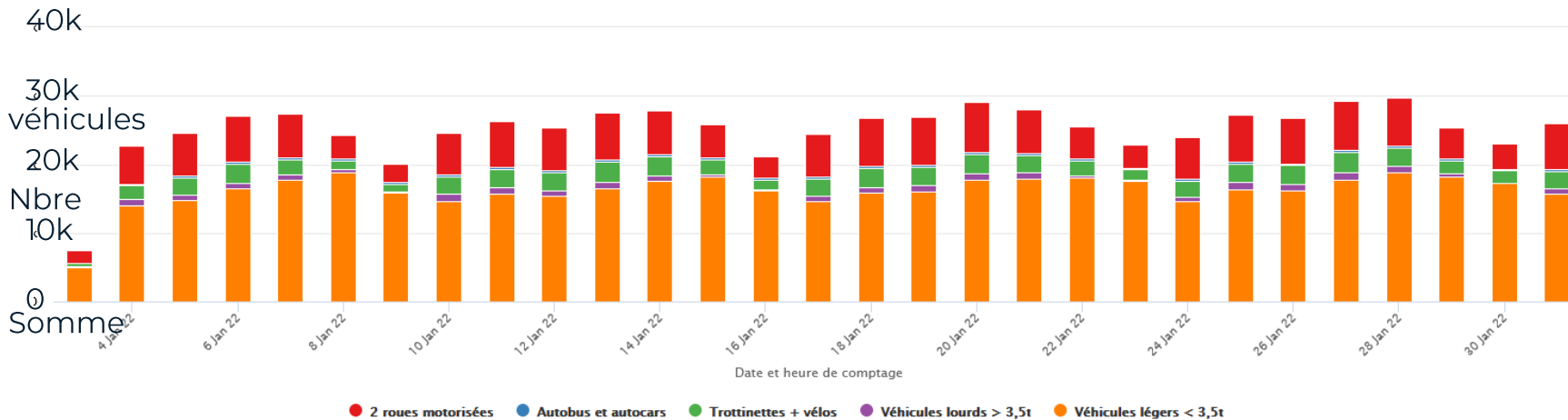
Carte de chaleur Géovélo du trafic vélo - janvier 2021



Diagnostic

Comptages

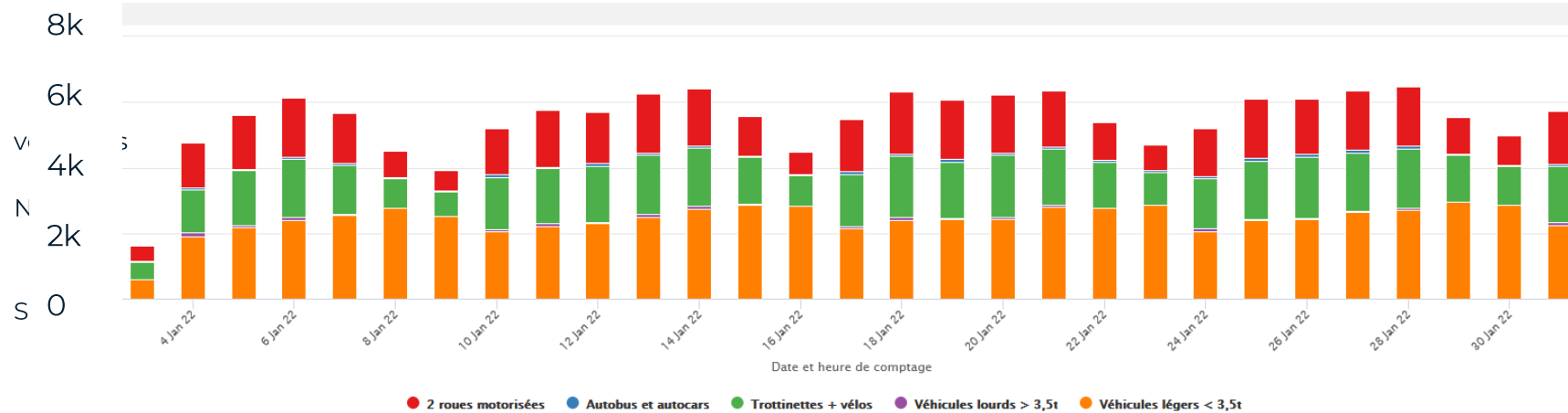
Sens est → ouest



Comptages par Thermicam en septembre 2021 au niveau du métro Grands Boulevards.

On est à + de 40% des valeurs du totem Sébastopol

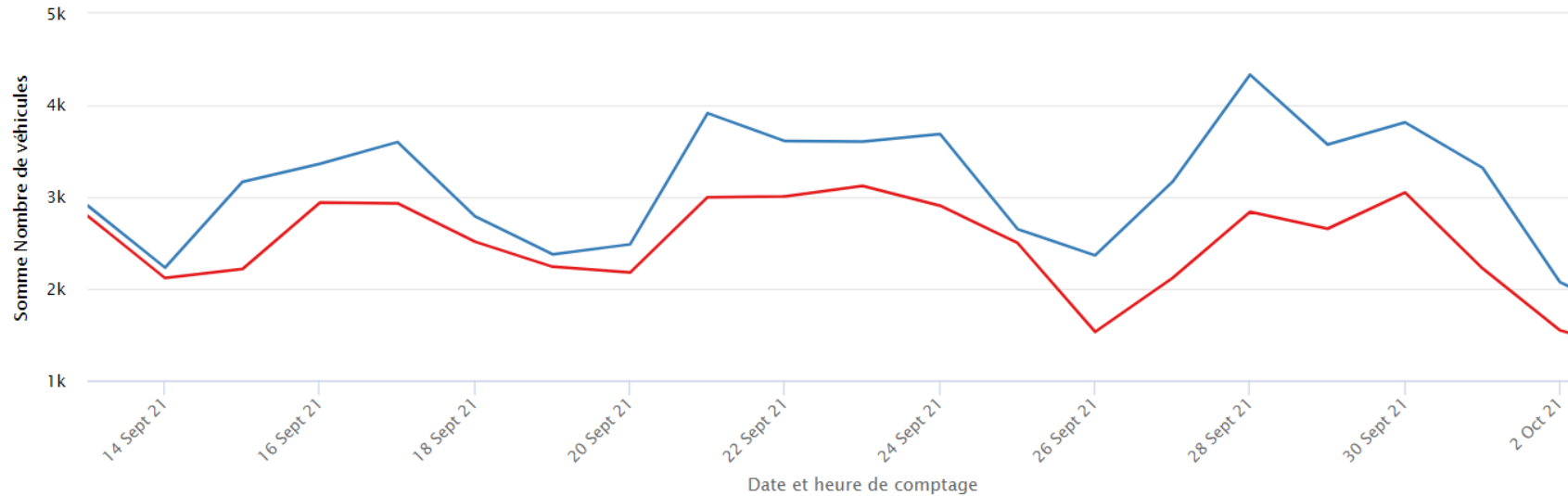
Sens ouest → est



Source : <https://opendata.paris.fr/explore/dataset/comptage-multimodal-comptages/information?disjunctive.label&disjunctive.mode&disjunctive.voie&disjunctive.sens&disjunctive.trajectoire>

Diagnostic

Comptages



— [Paris] CF4 Poissonnière x Montmartre EST — [Paris] CF4 Poissonnière x Montmartre OUEST

Sens ouest → est

Sens est → ouest

Comptages par Thermicam en septembre 2021 au niveau du métro Grands Boulevards.

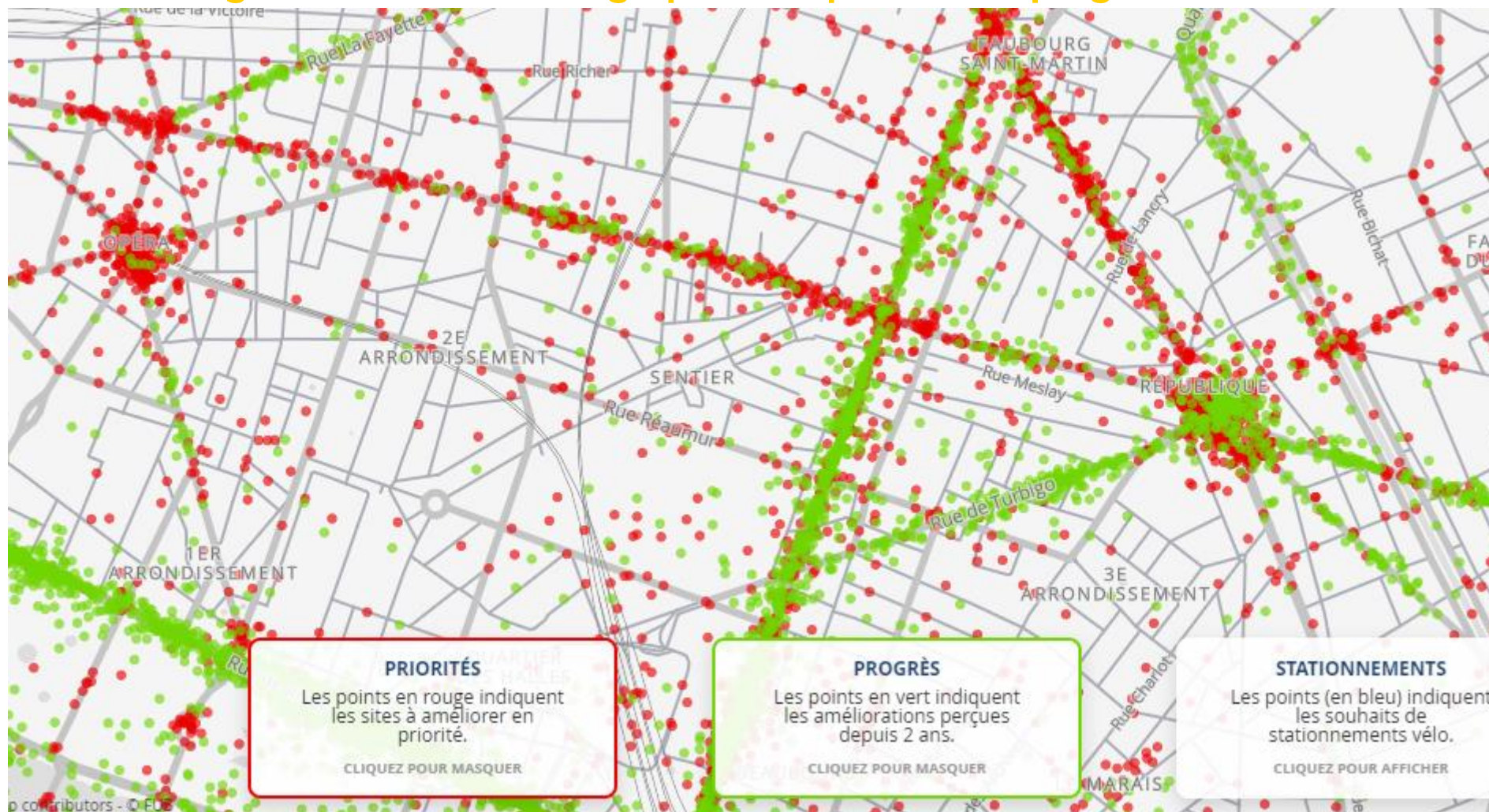
On est à + de 40% des valeurs du totem Sébastopol



Source : <https://opendata.paris.fr/explore/dataset/comptage-multimodal-comptages/information/?disjunctive.label&disjunctive.mode&disjunctive.voie&disjunctive.sens&disjunctive.trajectoire>

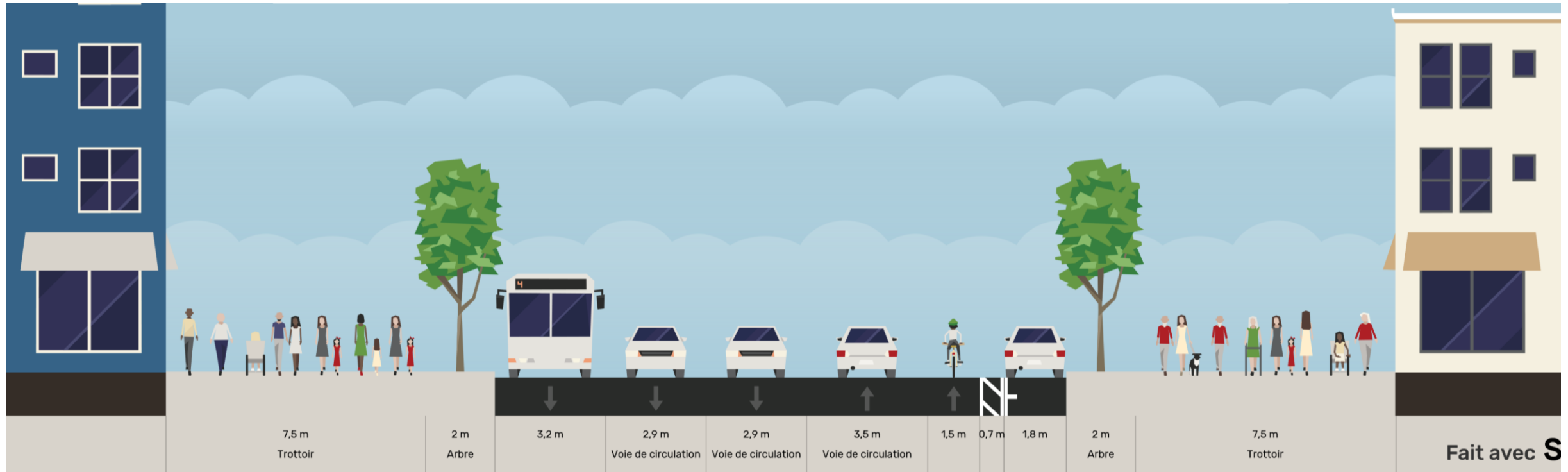
Diagnostic

Ressenti usagers vélo 2021 – cartographie des priorités et progrès



Diagnostic

Tronçon 1 avant aménagement provisoire



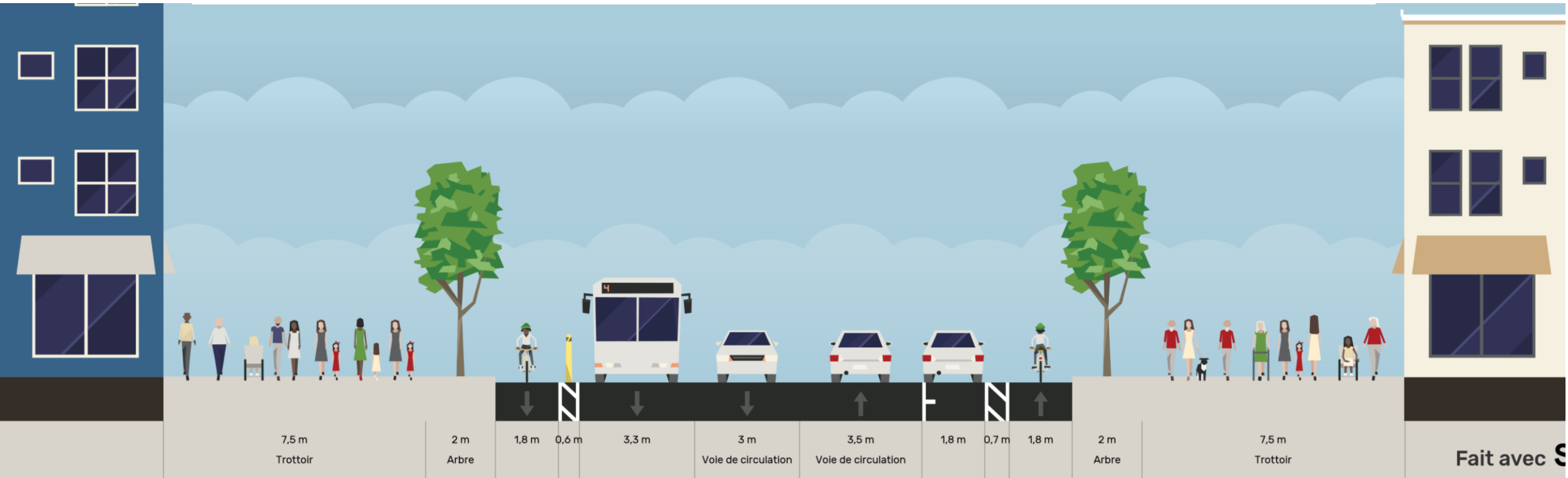
Stationnement et livraisons côté sud.

Bande cyclable et une file de circulation ouest-est

Deux files de circulation sens est-ouest et couloir bus ouvert aux livraisons

Diagnostic

Tronçon 1 avec aménagement provisoire



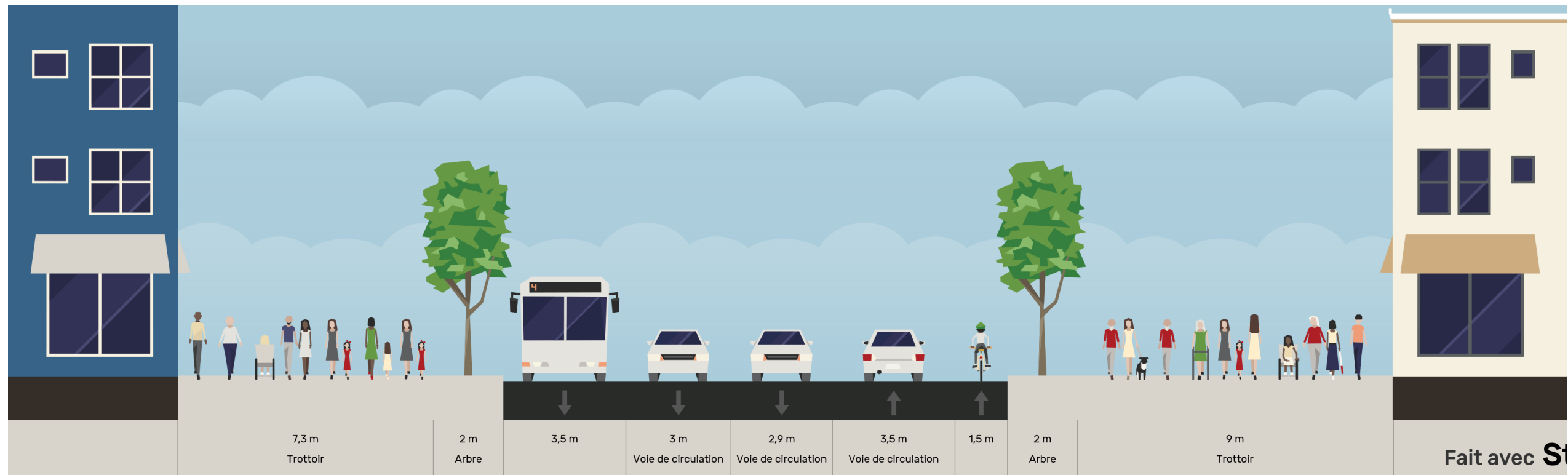
Pistes cyclables unidirectionnelles

Stationnement et livraisons côté sud

Une file dans chaque sens et couloir bus côté nord ouvert aux livraisons (beaucoup de conflits d'usage entre livraisons et piste côté nord)

Diagnostic

Tronçon 2 avant aménagement provisoire



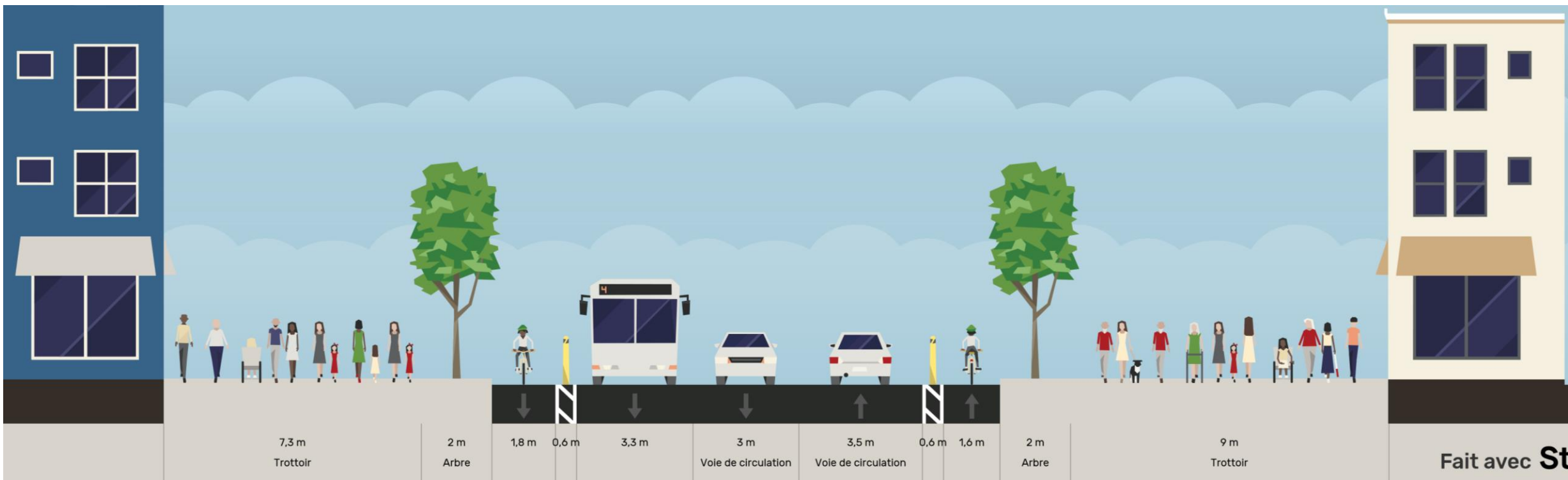
Pas de stationnement ou livraison côté sud.

Bande cyclable et une file de circulation ouest-est

Deux files de circulation sens est-ouest et couloir bus ouvert aux livraisons

Diagnostic

Tronçon 2 avec aménagement provisoire

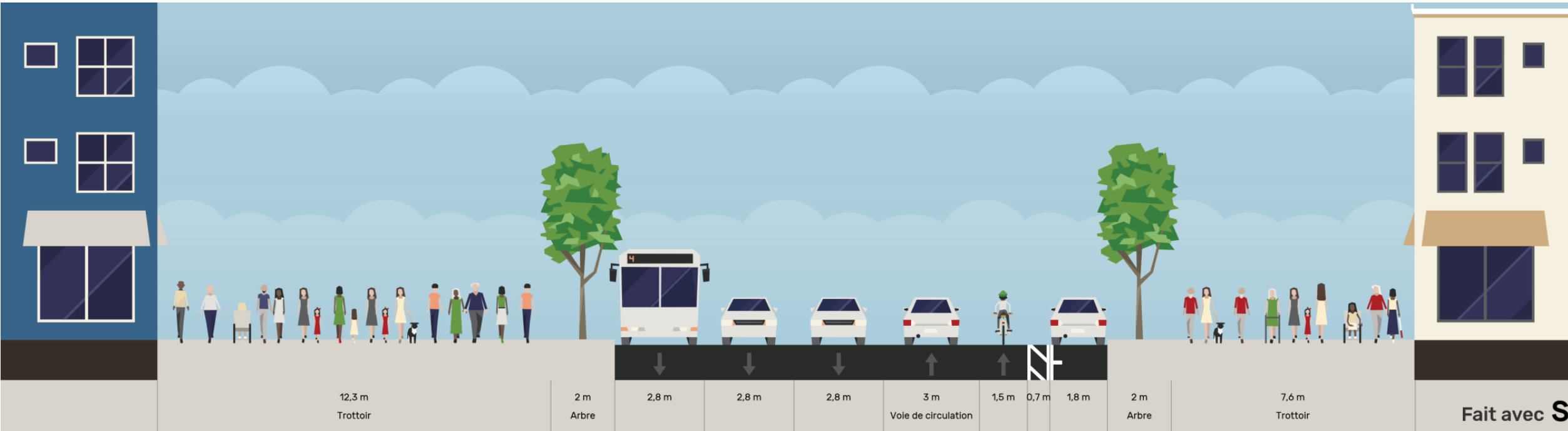


Pistes cyclables unidirectionnelles

Une file dans chaque sens et couloir bus côté nord ouvert aux livraisons

Diagnostic

Tronçon 4 avant aménagement provisoire



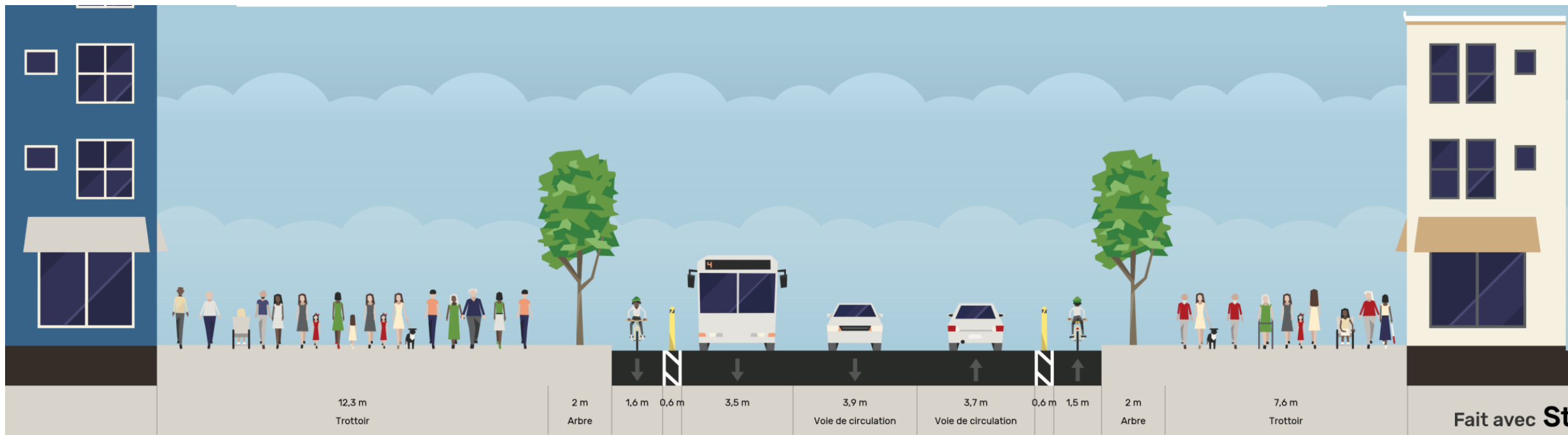
Stationnement et livraisons côté sud.

Bande cyclable et une file de circulation ouest-est

Deux files de circulation sens est-ouest et couloir bus ouvert aux livraisons

Diagnostic

Tronçon 4 après aménagement provisoire



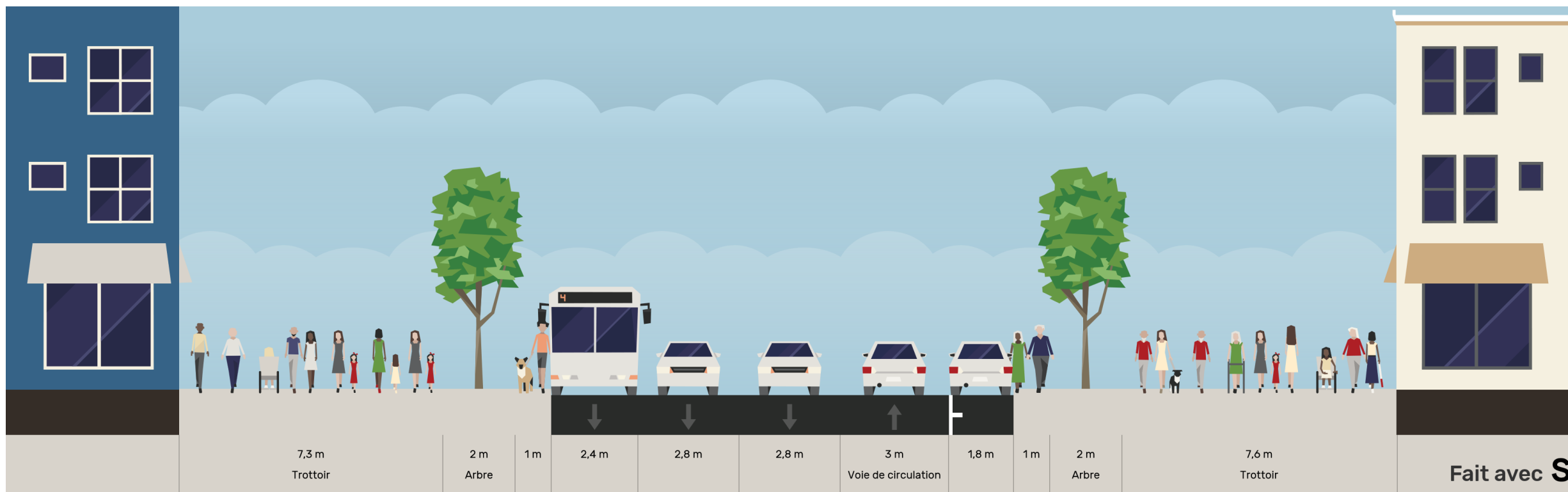
Pistes cyclables unidirectionnelles

Suppression livraisons côté sud

Une file dans chaque sens et couloir bus côté nord ouvert aux livraisons

Diagnostic

Tronçon 5 avant aménagement provisoire



Stationnement ou livraisons côté sud.

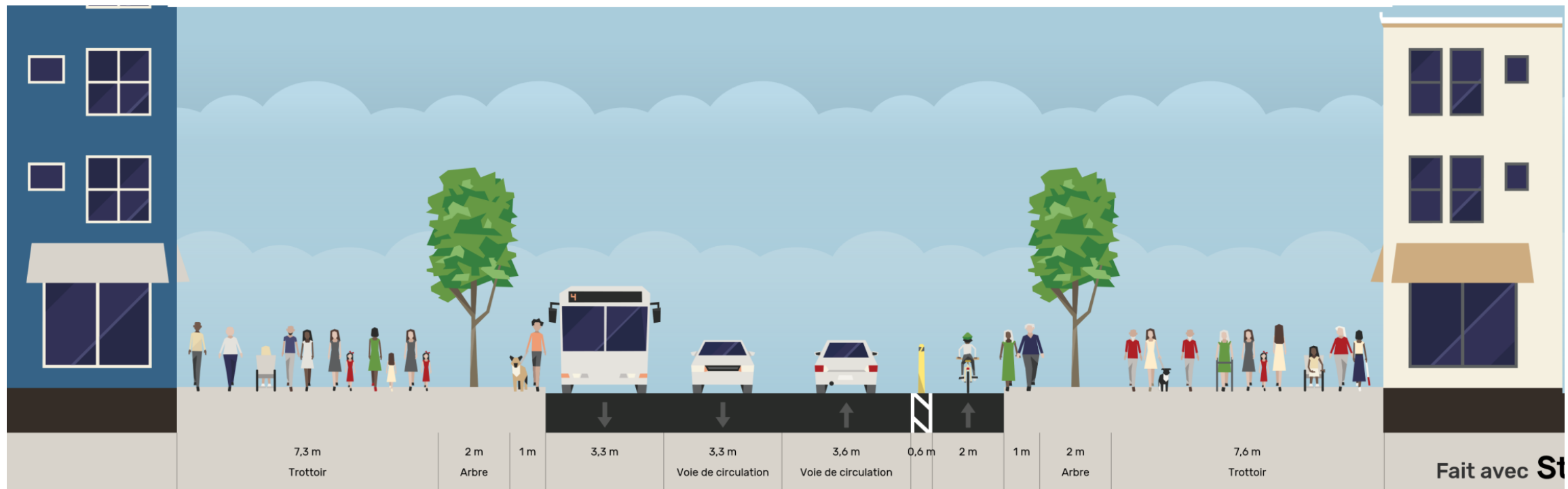
Une file de circulation ouest-est

Deux files de circulation sens est-ouest et couloir bus.

Les trottoirs et les arbres sont en hauteur par rapport à la chaussée

Diagnostic

Tronçon 5 après aménagement provisoire



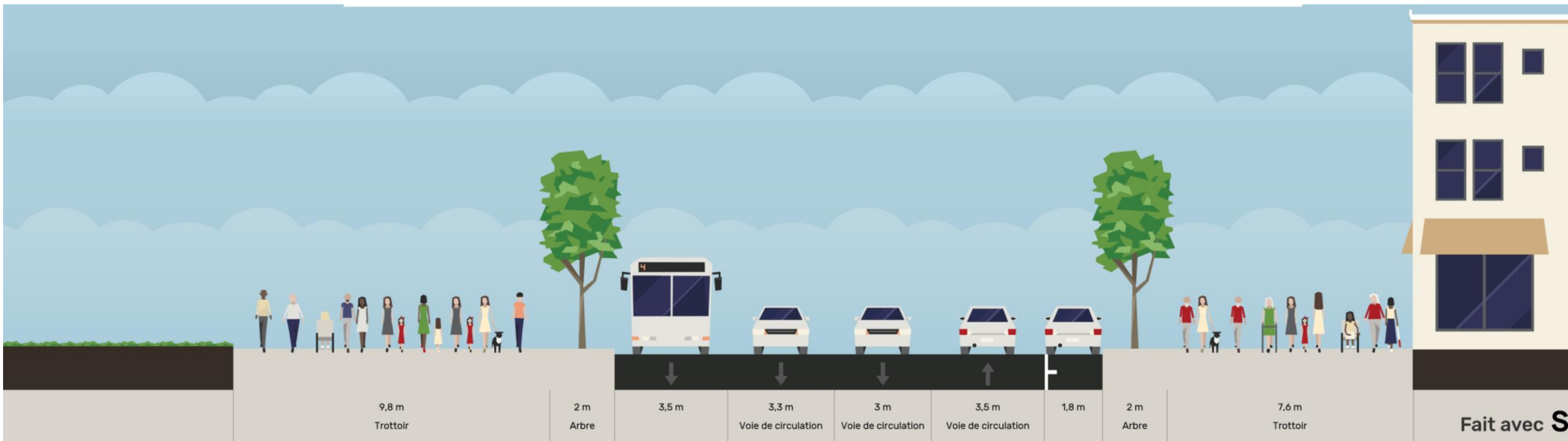
Piste cyclable unidirectionnelle côté sud

Une file dans chaque sens et couloir bus côté nord

Les trottoirs et les arbres sont en hauteur par rapport à la chaussée

Diagnostic

Tronçon 6 avant aménagement provisoire



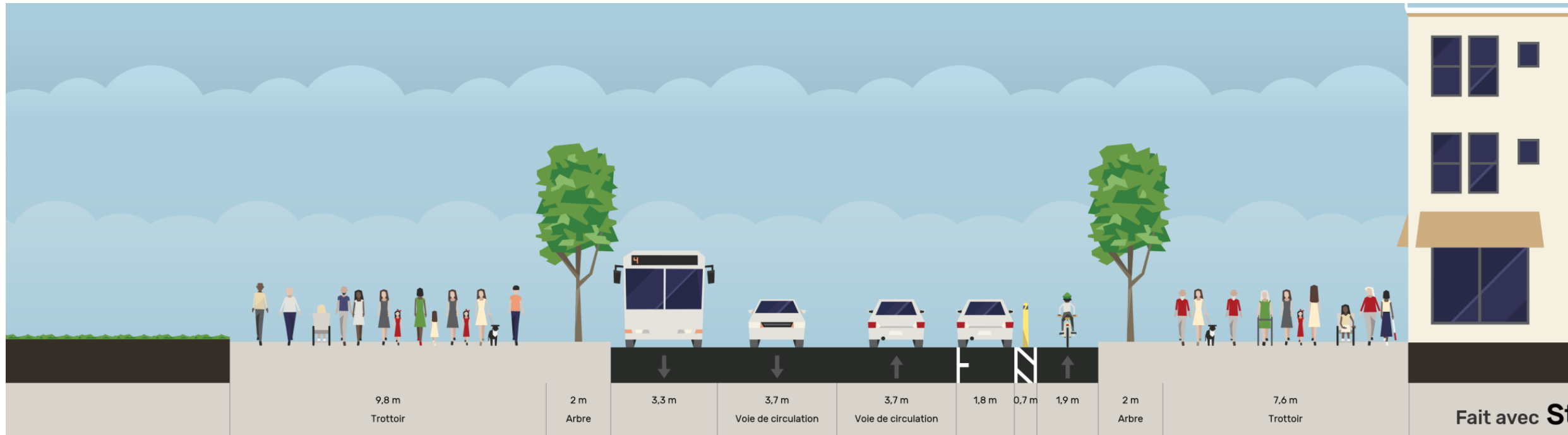
Stationnement ou livraisons côté sud.

Une file de circulation ouest-est

Deux files de circulation sens est-ouest et couloir bus.

Diagnostic

Tronçon 6 après aménagement provisoire



Piste cyclable unidirectionnelle côté sud

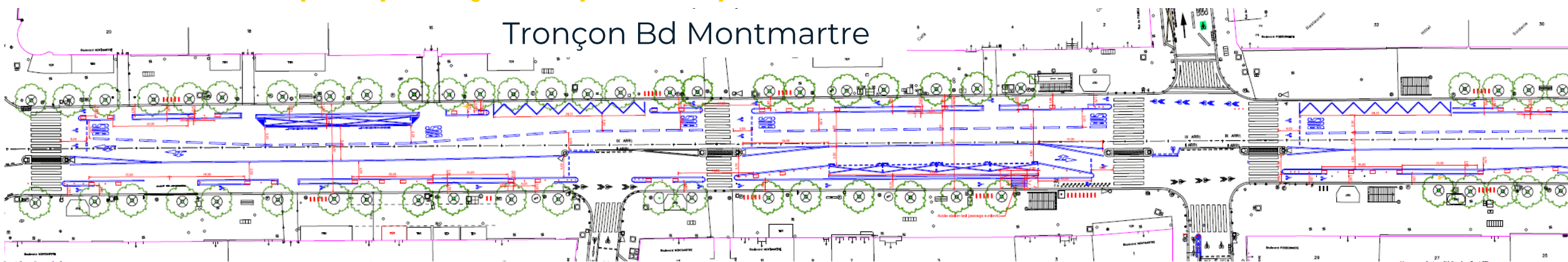
Livraisons côté sud

Une file dans chaque sens et couloir bus côté nord

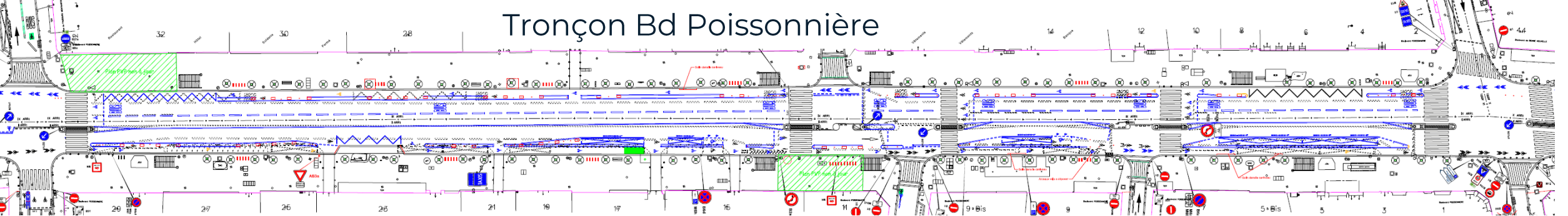
Diagnostic

Plan de l'actuel (avec piste cyclable provisoire)

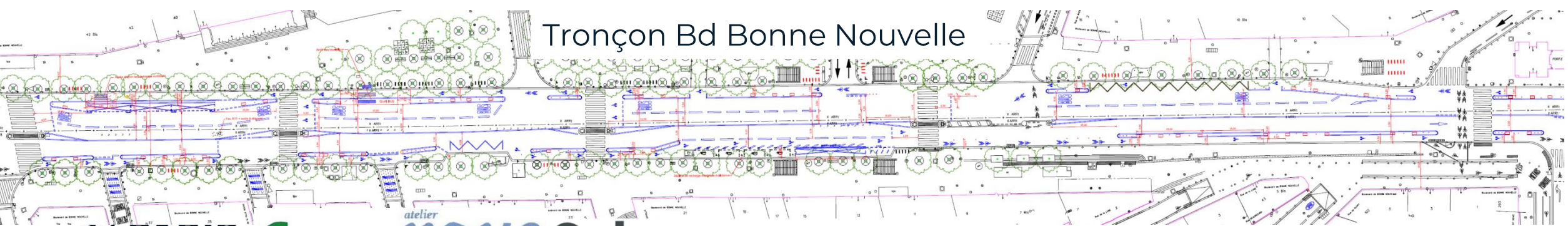
Tronçon Bd Montmartre



Tronçon Bd Poissonnière

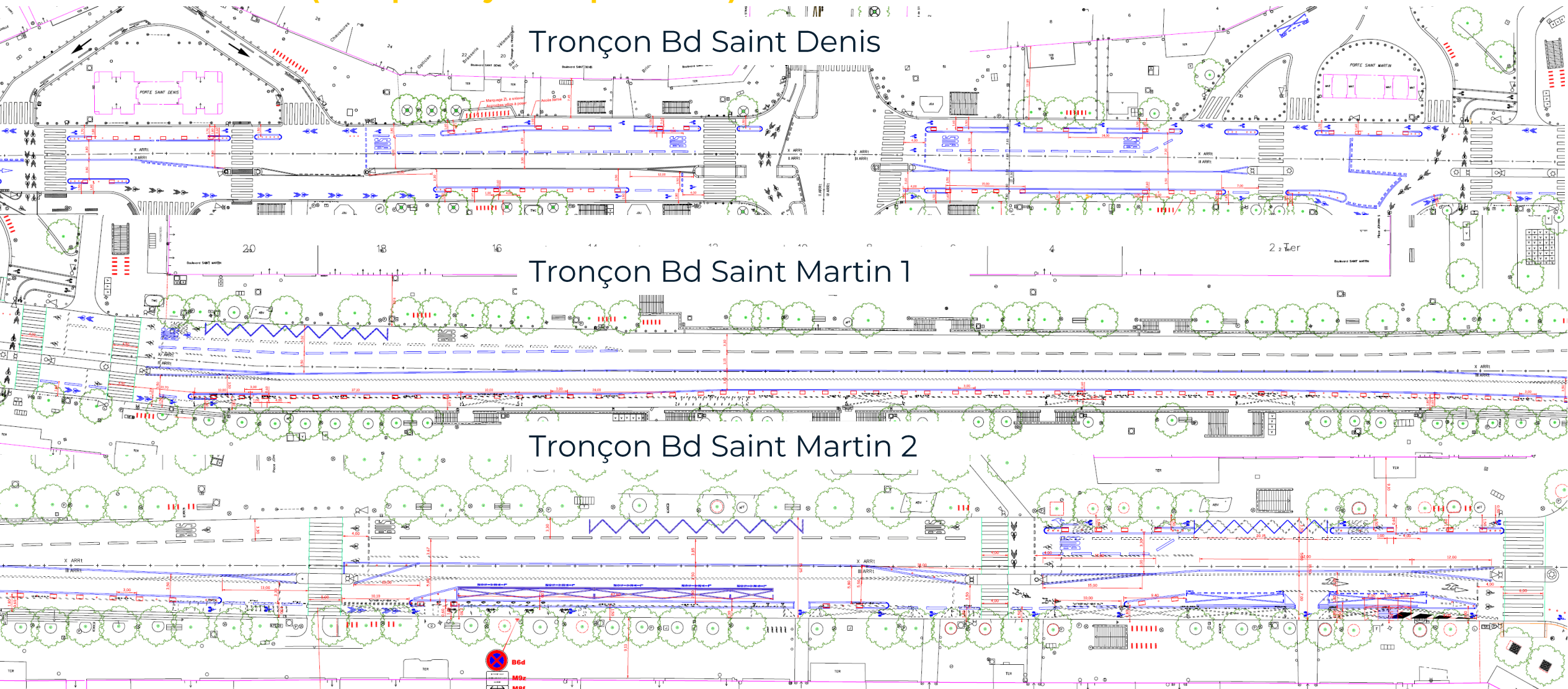


Tronçon Bd Bonne Nouvelle



Diagnostic

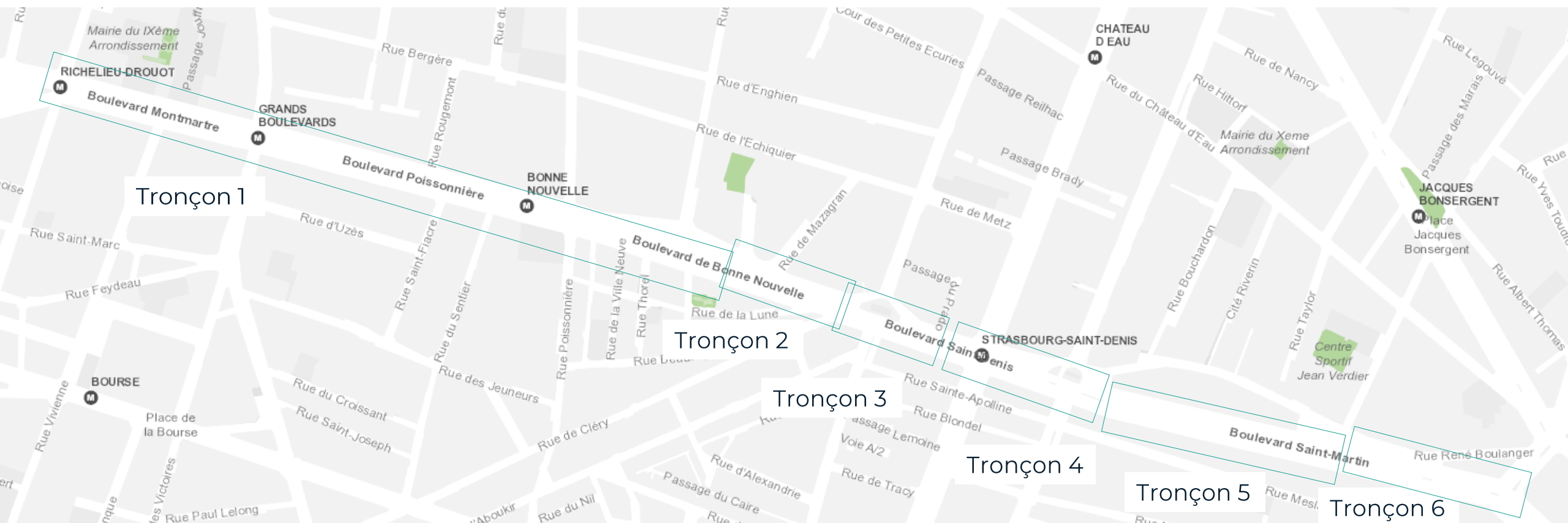
Plan de l'actuel (avec piste cyclable provisoire)



03

Solutions

Solutions



Les 6 tronçons des Grands Boulevards possèdent des largeurs différentes aussi bien de façade à façade qu'au niveau de la chaussée.

- Tronçon 1 : 35,5m de façade à façade et 16,5m de chaussée
- Tronçon 2 : 37,6m de façade à façade et 14,4m de chaussée
- Tronçon 3 : Carrefour de la Porte St Denis avec 12,3m de chaussée
- Tronçon 4 : 39,3m de façade à façade et 15,4m de chaussée
- Tronçon 5 : 33,7m de façade à façade et 12,8m de chaussée
- Tronçon 6 : 36,5m de façade à rue et 15,1m de chaussée

Solutions étudiées

Les solutions proposées sont les suivantes :

1. Pérennisation du provisoire : 2 pistes d'environ 2m, avec possibilité de faire des quais bus mais piste pincée, pas de piste sur le bd St Martin nord
2. Couloir bus au nord, large piste au sud
3. Couloir bus au nord, piste bidirectionnelle au sud

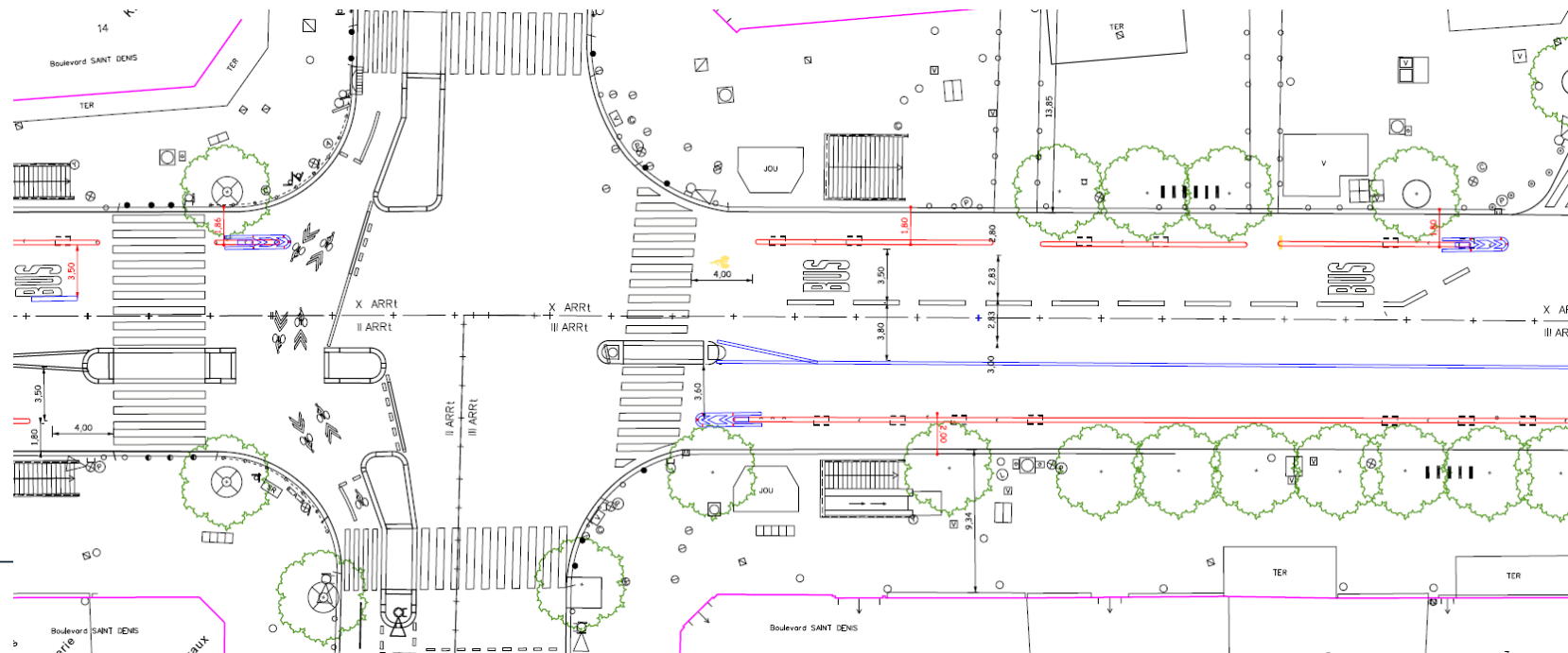
Solution 1 – pérennisation

Avantages :

- Une piste dans les 2 sens mais discontinuité sur le bd St Martin
- Aménagement lisible pour tous les usagers
- Maintien de livraisons côté sud
- Maintien du couloir bus

Inconvénients :

- Pistes étroites au droit des quais bus



Solution 2 – couloir bus au nord et piste large au sud

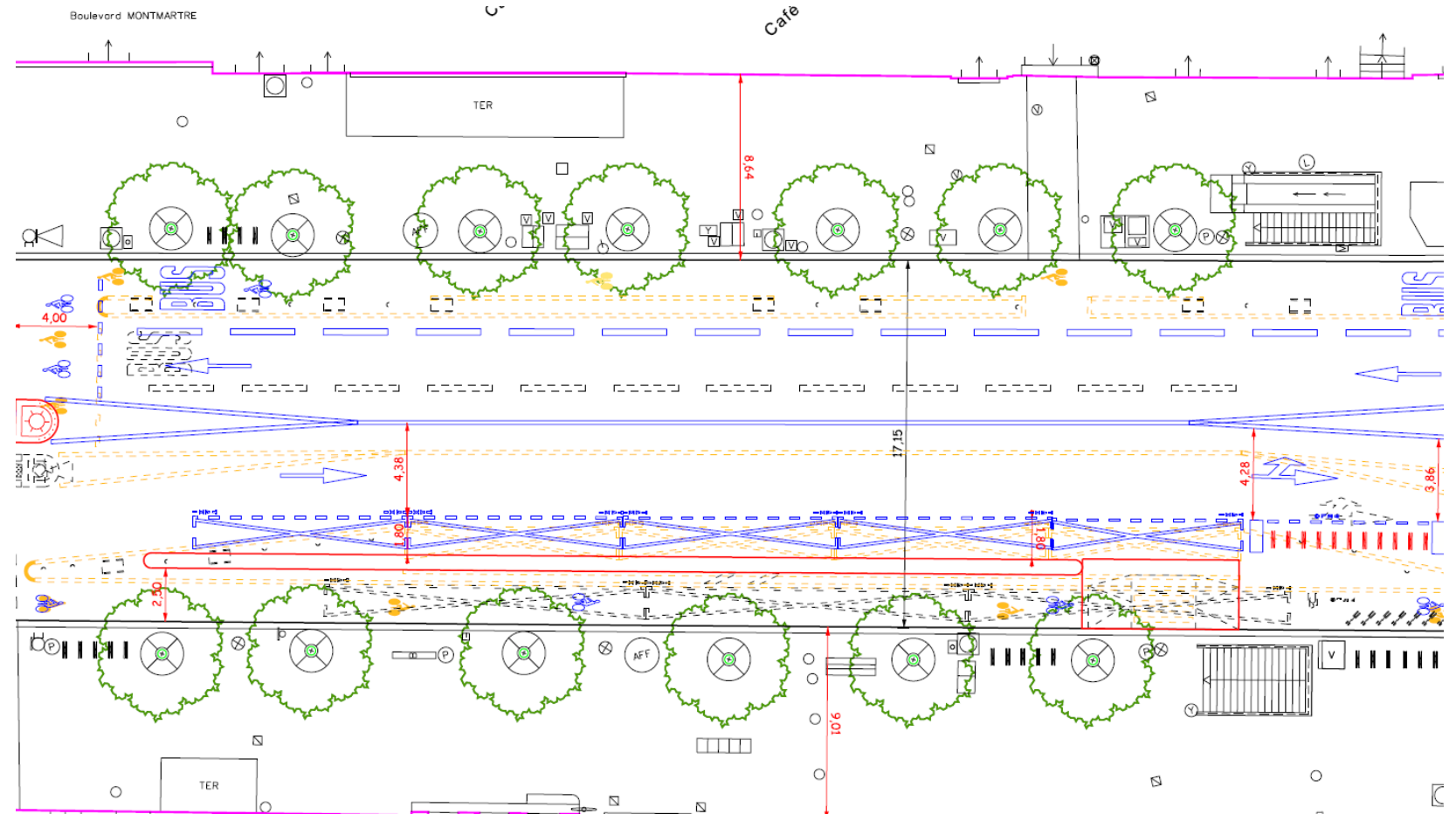
Avantages :

- Piste côté sud très confortable, possibilité de faire des quais bus
- Aménagement lisible pour tous les usagers
- Maintien de livraisons côté sud

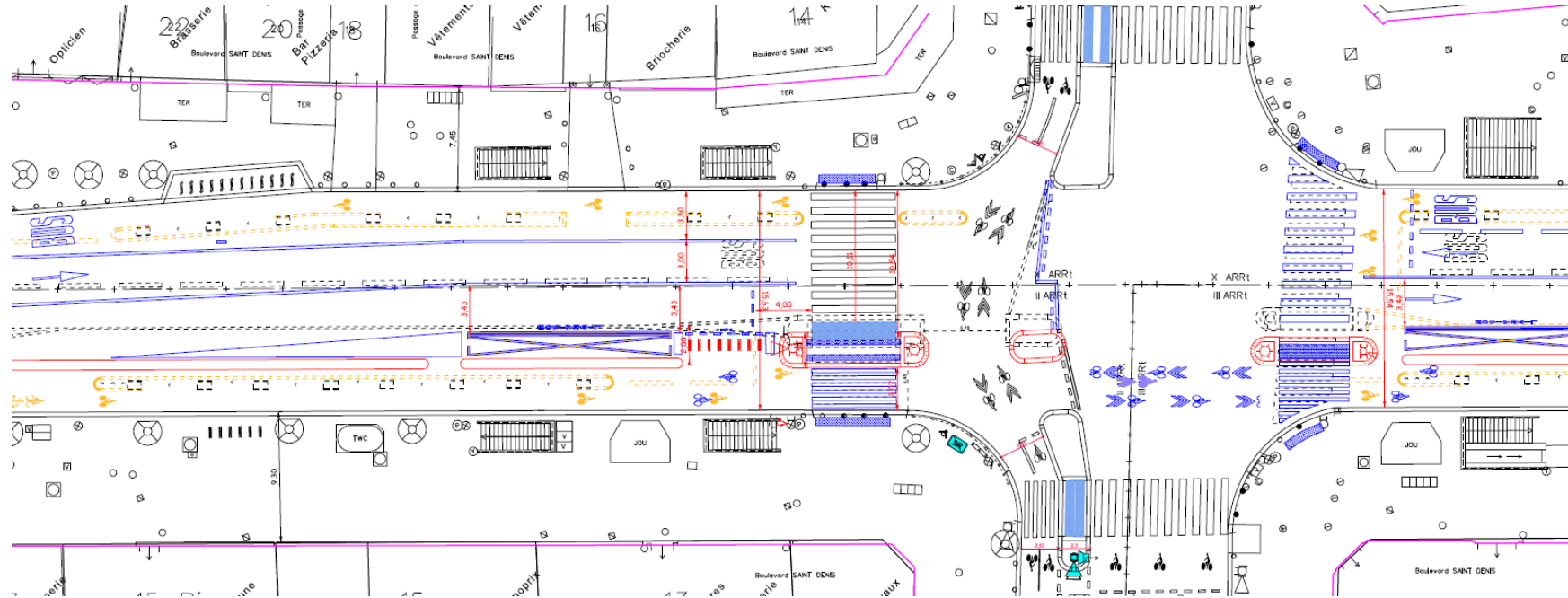
Inconvénients :

- Pas d'aménagement cyclable sécurisé au nord (circulation dans couloir bus) qui existait en 2020

passage vélo est -> ouest par Château d'eau



Solution 3 – bidirectionnelle sud



Avantages :

- Itinéraire vélo sécurisé dans les 2 sens
- Maintien de livraisons côté sud
- Couloir bus au nord

Inconvénients :

- Aménagement très peu lisible pour les autres usagers
- Fort conflit piétons/vélos
- Gestion très complexe du carrefour avec les bds de Strasbourg et Sébastopol
- Réaménagements des carrefours Italiens et République à étudier

Solutions

Analyse multi-critère

	Solution 1 : Pérennisation CB + 2 uni	Solution 2 : CB + 1 large uni	Solution 3 : Bidi
Piéton	+ ++	+ +	- - -
Vélo en section courante (par rapport à 2019)	+ +	+ +	+ + +
Vélo en carrefour	+ +	+	-
Bus	0	0	0
Livraisons	0	+	-
Collecte des ordures ménagères	0	+	- - -

Solution retenue

La **solution retenue** est la solution 1 , celle de **la pérennisation – 2 pistes unilatérales** (une dans chaque sens) :

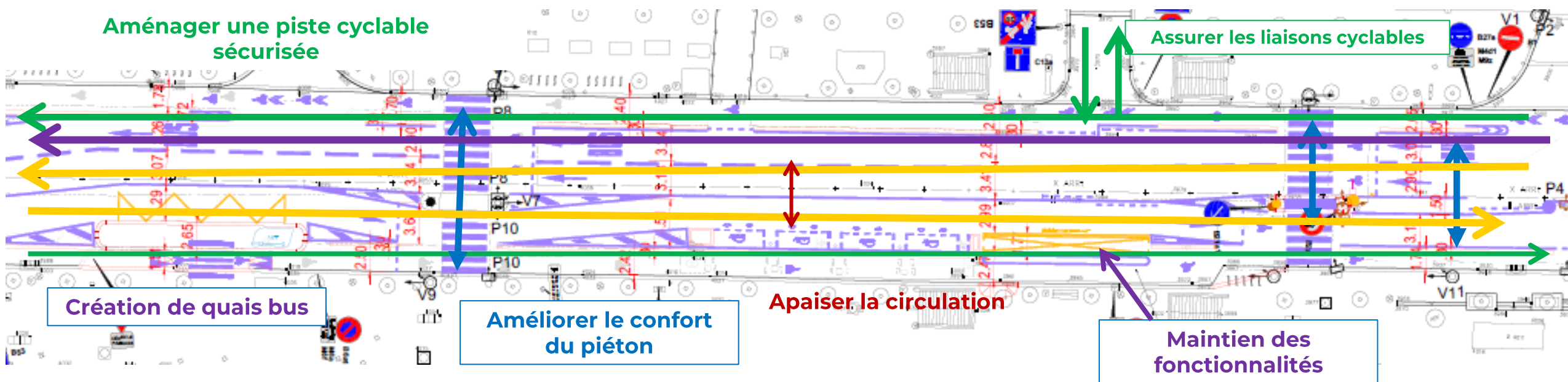
- Meilleure lisibilité de l'aménagement pour tous les usagers
- Solution la plus propice pour les piétons
- Maintien du couloir bus existant
- Maintien des livraisons côté sud
- Raccordement simple aux extrémités
- Gestion moins complexifiée de la collecte des ordures ménagères

Projet

Dans la continuité de l'aménagement provisoire lié au contexte sanitaire, et dans le cadre du Plan Vélo 2026, l'opération consiste en la **pérennisation de la piste cyclable** des Grands Boulevards

Les objectifs sont :

- Aménager une piste cyclable bilatérale sécurisée sur chaussée (entre 1m60 à 2m20)
- Assurer les liaisons cyclables avec les rues adjacentes
- Apaiser la circulation en réduisant la largeur des voies
- Améliorer et sécuriser les traversées piétonnes (création systématique d'îlots piétons)
- Maintien des fonctionnalités existantes avant la piste provisoire (couloir bus, zone technique)
- Réfection de chaussée Boulevard Bonne Nouvelle



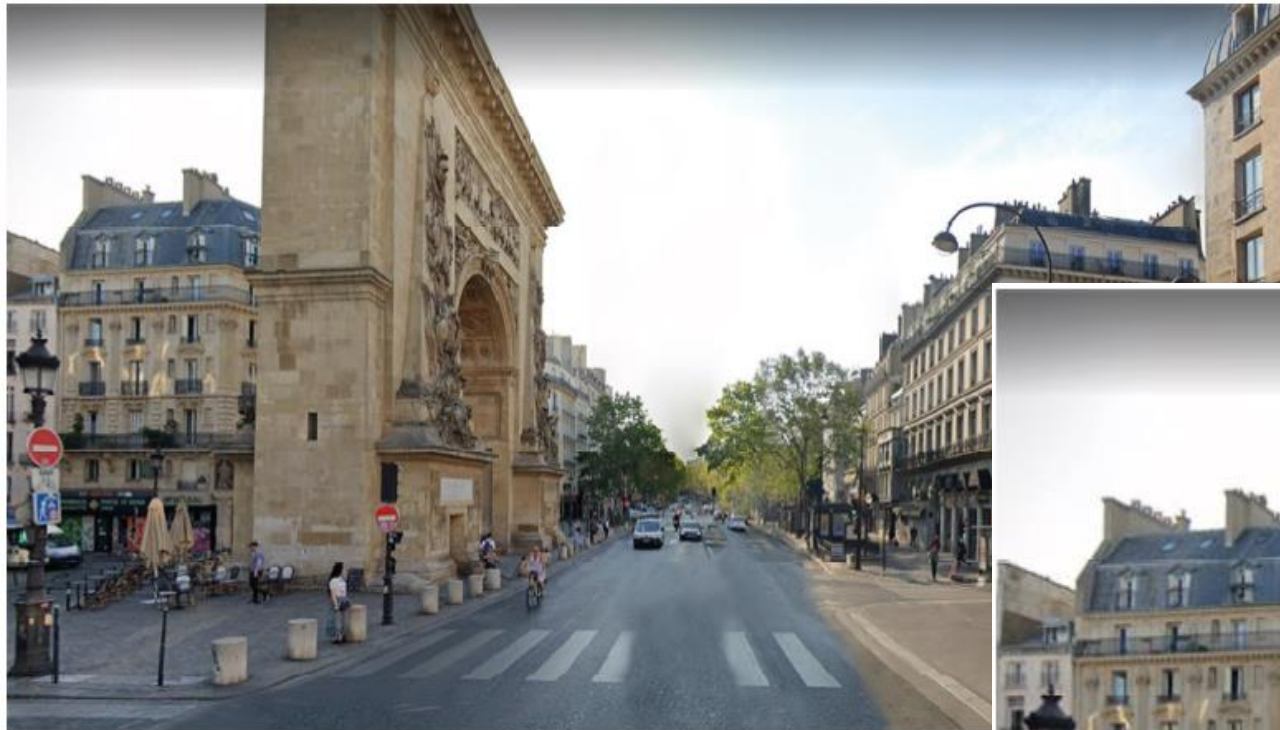
Solution retenue



Grands Boulevards
État projeté - 28 boulevard Poissonnière



Solution retenue



Grands Boulevards
État projeté - Porte Saint Denis



Solution retenue



Grands Boulevards
État projeté - Porte Saint Martin



04

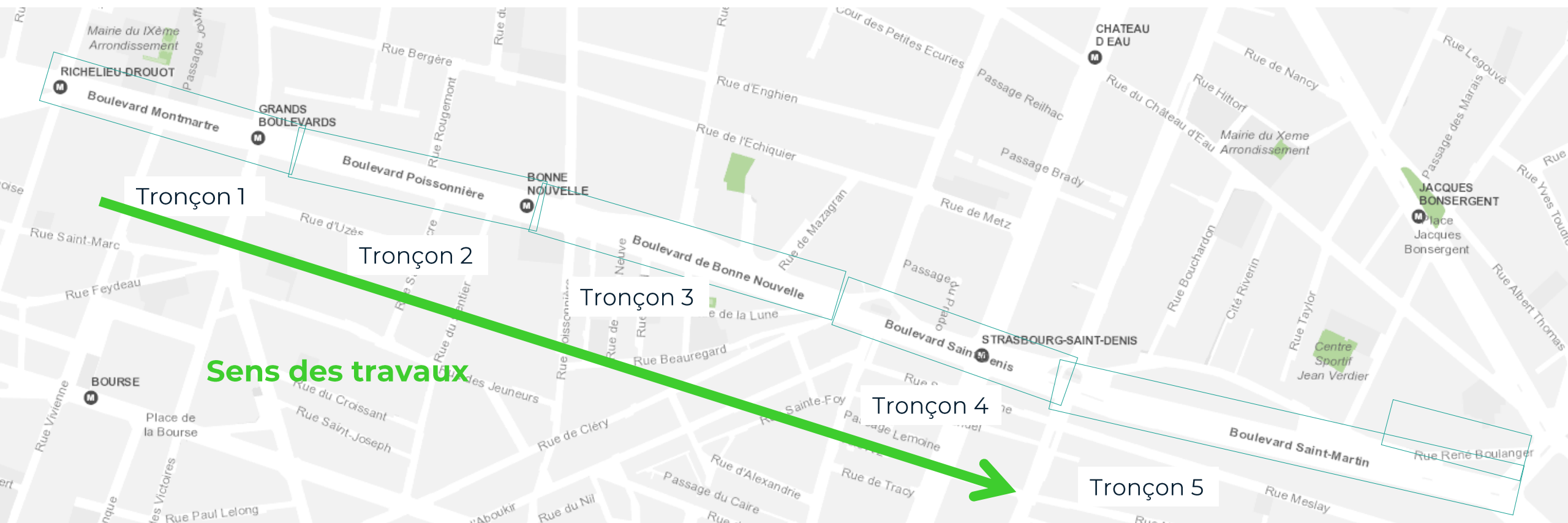
Réalisation

Réalisation

Calendrier

Phases	Date
Finalisation des études	Février – juin 2022
Début des travaux	Début été 2022 – fin 2023

Réalisation



Principe de travaux encore en cours d'étude.

Démarrage des travaux à partir du Boulevard Montmartre au début de l'été 2022 jusqu'à la Place de la République
Travaux par tronçon et successivement de chaque côté (pair/impair)



Merci