



Rue du Renard- Rue Beaubourg

Réunion Publique

Mercredi 16 Février 2022

DVD / SAGP / AEAT

Paris IIIe et IVe arrondissement

01

Présentation générale

1. Présentation générale

Objectifs d'aménagement et éléments budgétaires

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

- Réaménagement des rues Simon le Franc et Geoffroy l'Angevin pour **faciliter les cheminements piétons sur les trottoirs**, avec installation de mobiliers urbains et végétalisation.
- 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**.

Demandes au Plan vélo (CP 2023 -2024):

La création de pistes cyclables dans les deux sens intégrée au plan vélo parisien.

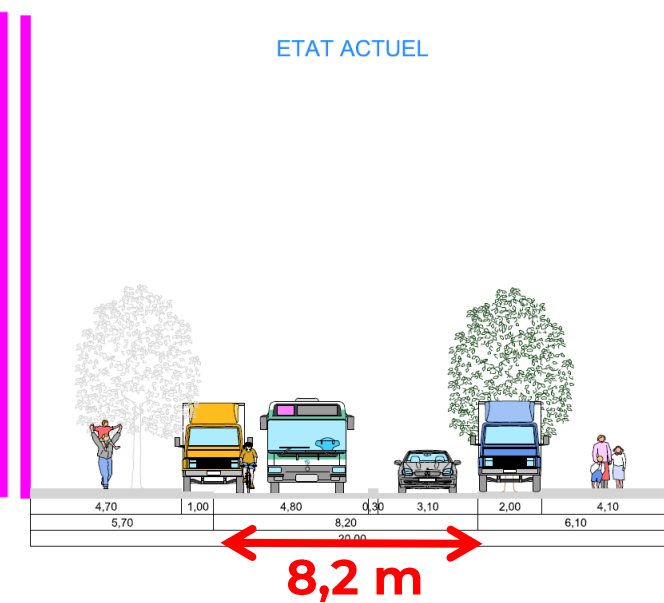
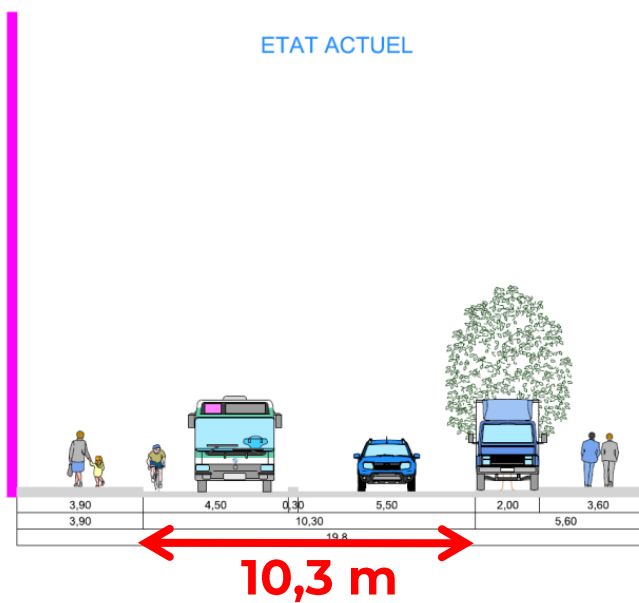
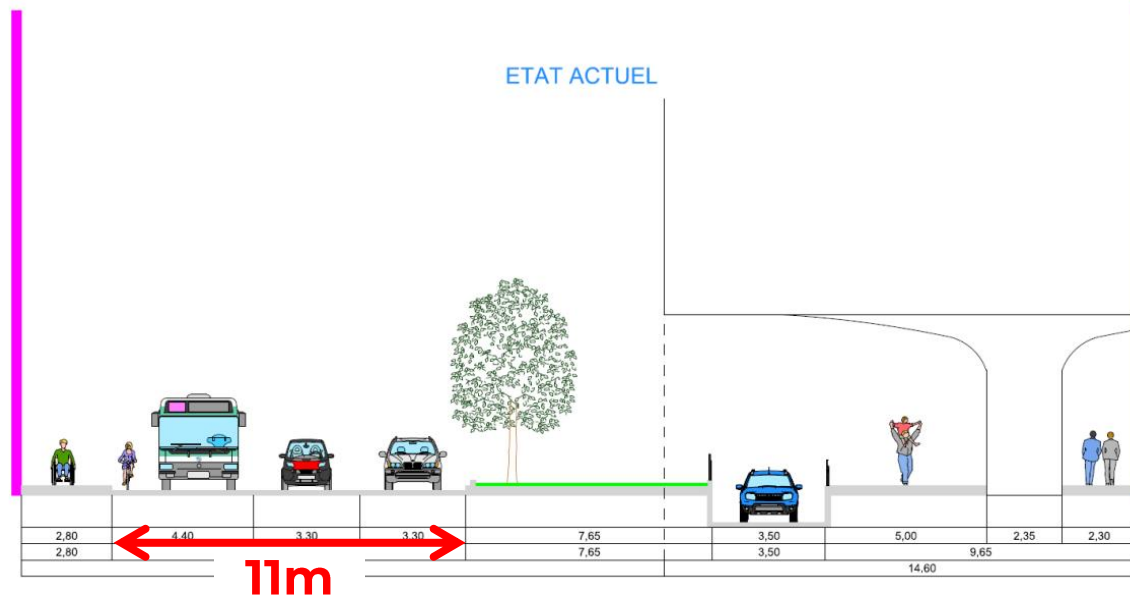
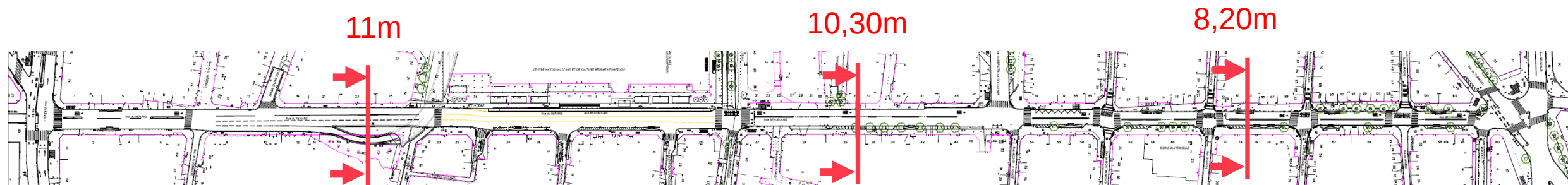


02

Aménagement cyclable

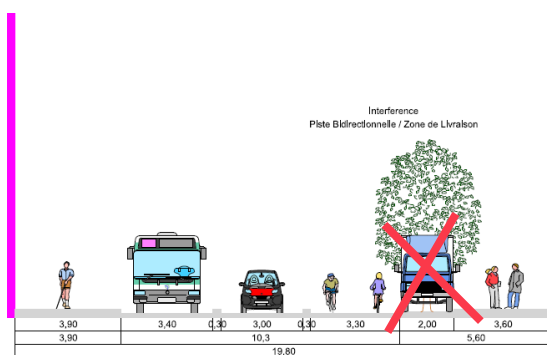
2. Aménagement cyclable

État des lieux



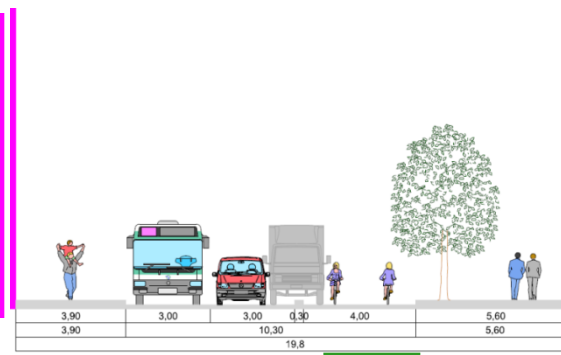
2. Aménagement cyclable

Options d'aménagement étudiées



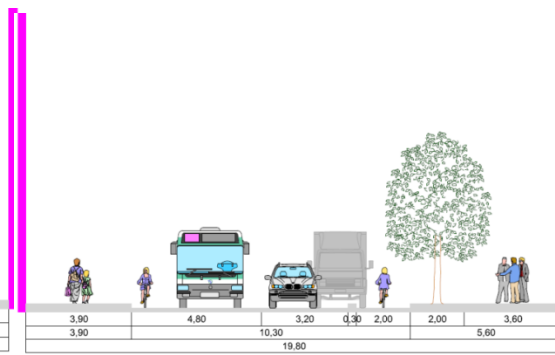
Option 1 : Piste cyclable bidirectionnelle 3,30 m et maintien du séparateur

- Réduction du temps et coût des travaux,
- Accès impossible aux places de livraisons sur le trottoir Est,
- Voie de bus supprimée dans la section la plus étroite,
- Difficulté des traversées piétonnes.



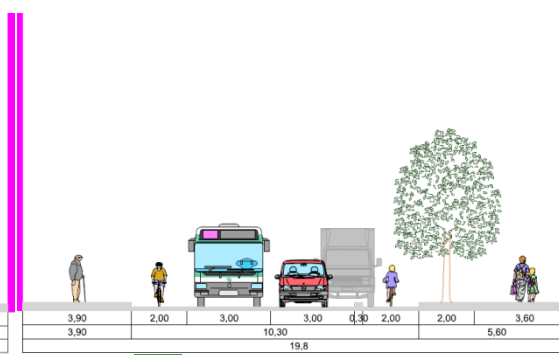
Option 2 : Piste cyclable bidirectionnelle de 4 m

- Une piste cyclable confortable,
- Accès impossible aux places de livraisons sur le trottoir Est,
- Voie de bus supprimée dans la section la plus étroite,
- Difficulté des traversées piétonnes.



Option 3 : Voie Bus/Vélo + piste cyclable à contre-sens

- Possibilité de traverser la piste cyclable pour accéder aux places de livraisons,
- Facilitation des traversées piétonnes,
- Un aménagement partagé non sécurisé pour les vélos,
- Une circulation du bus potentiellement ralentie par les vélos.

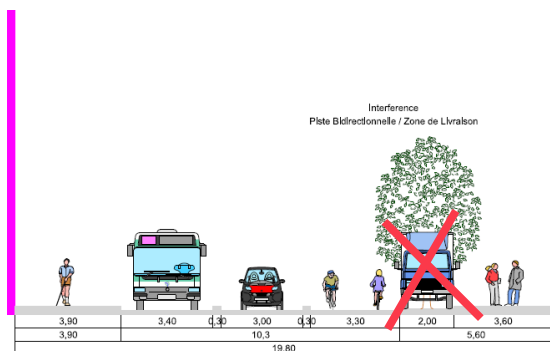


Option 4 : Pistes bilatérales

- Possibilité de traverser la piste cyclable pour accéder aux places de livraisons,
- Facilitation des traversées piétonnes
- Voie de bus supprimée dans la section la plus étroite,

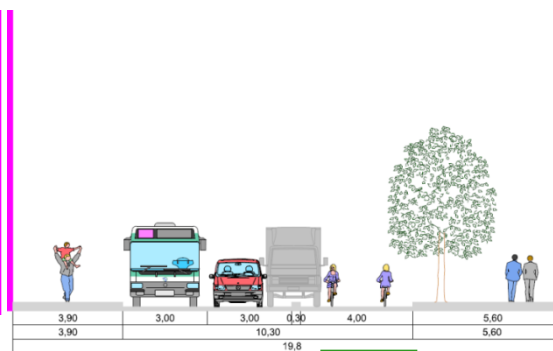
2. Aménagement cyclable

Options d'aménagement



Option 1 : Piste cyclable bidirectionnelle 3,30 m et maintien du séparateur

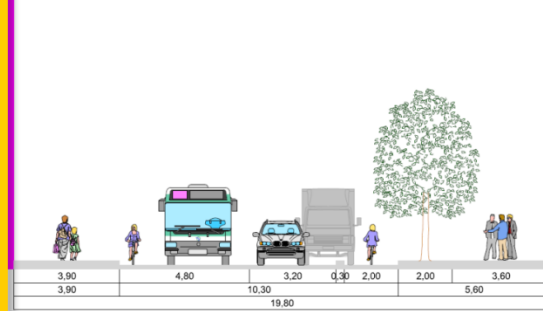
- Réduction du temps et coût des travaux,
- Accès impossible aux places de livraisons sur le trottoir Est,
- Voie de bus supprimée dans la section la plus étroite,
- Difficulté des traversées piétonnes.



Option 2 : Piste cyclable bidirectionnelle de 4 m

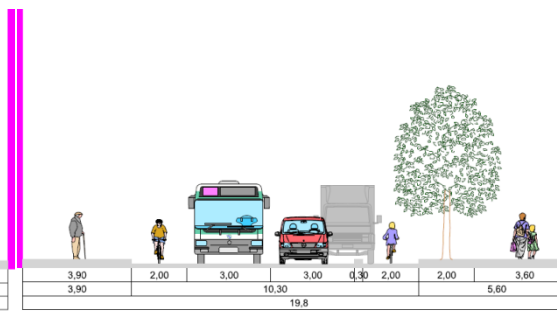
- Une piste cyclable confortable,
- Accès impossible aux places de livraisons sur le trottoir Est,
- Voie de bus supprimée dans la section la plus étroite,
- Difficulté des traversées piétonnes.

SOLUTION RETENUE : combinaison des deux options
Pistes bilatérales avec une voie bus/vélo quand la chaussée est trop étroite



Option 3 : Voie Bus/Vélo + piste cyclable à contre-sens

- Possibilité de traverser la piste cyclable pour accéder aux places de livraisons,
- Facilitation des traversées piétonnes,
- Un aménagement partagé non sécurisé pour les vélos,
- Une circulation du bus potentiellement ralentie par les vélos.

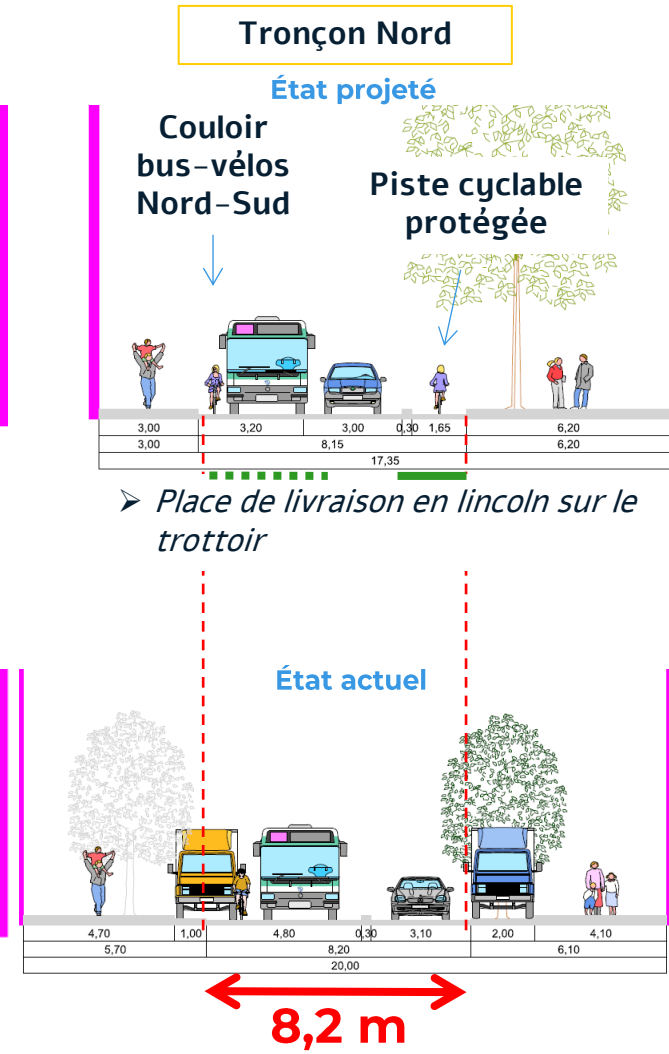
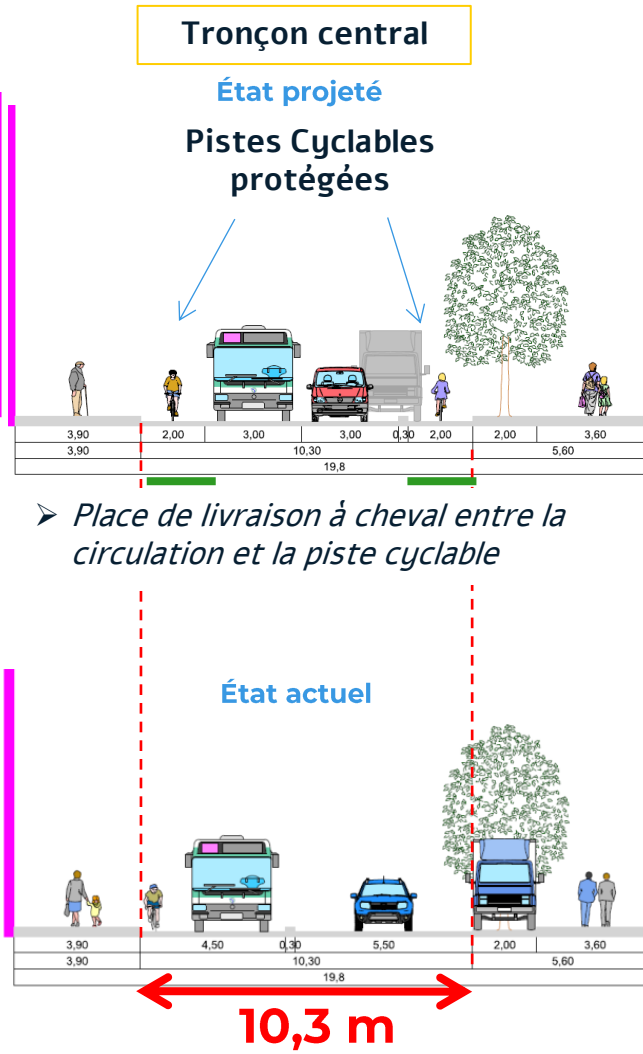
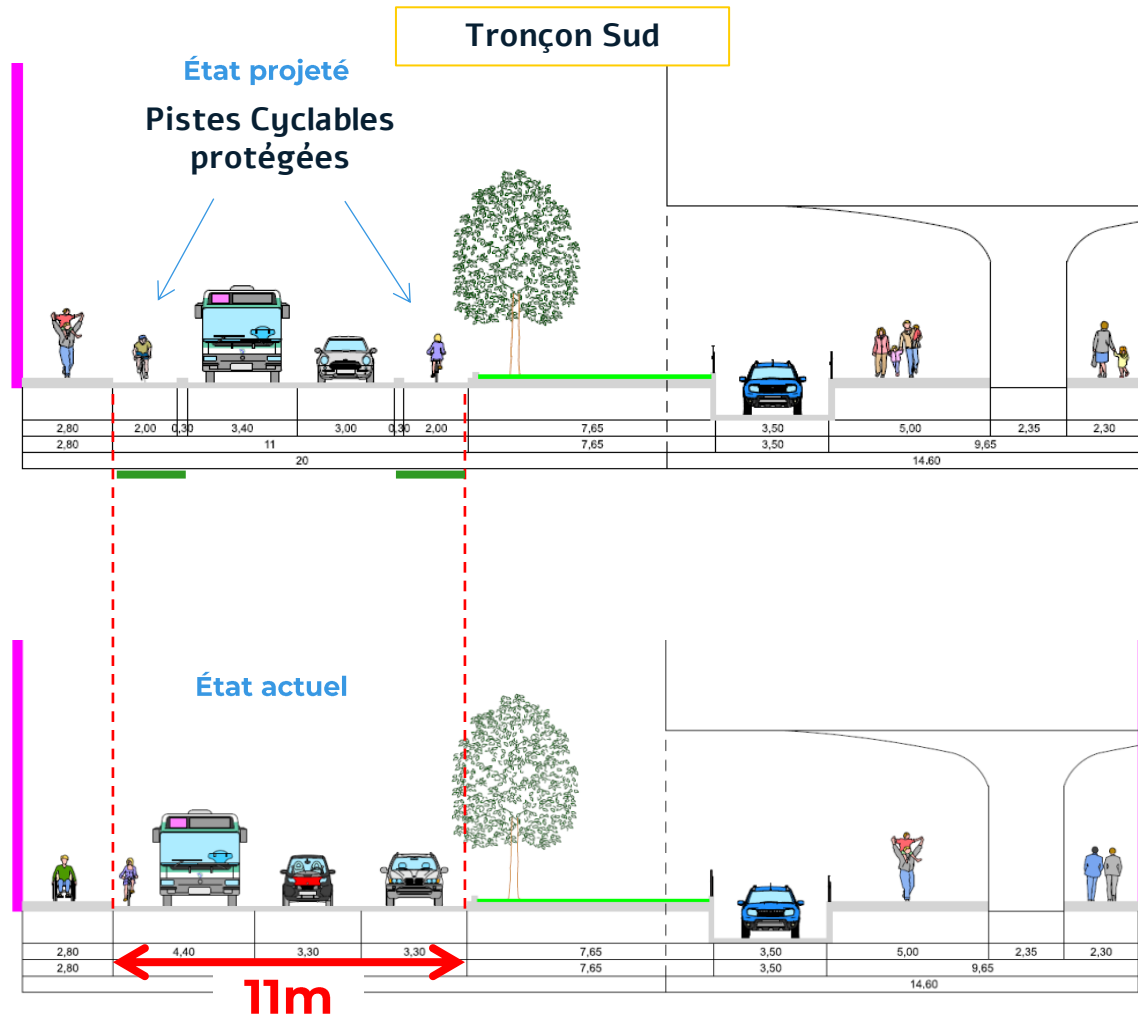


Option 4 : Pistes bilatérales

- Possibilité de traverser la piste cyclable pour accéder aux places de livraisons,
- Facilitation des traversées piétonnes
- Voie de bus supprimée dans la section la plus étroite,

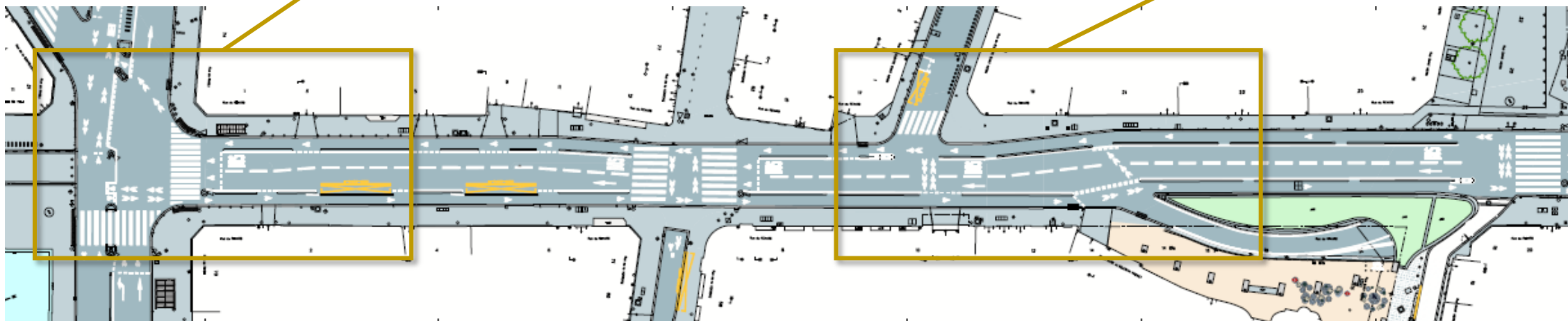
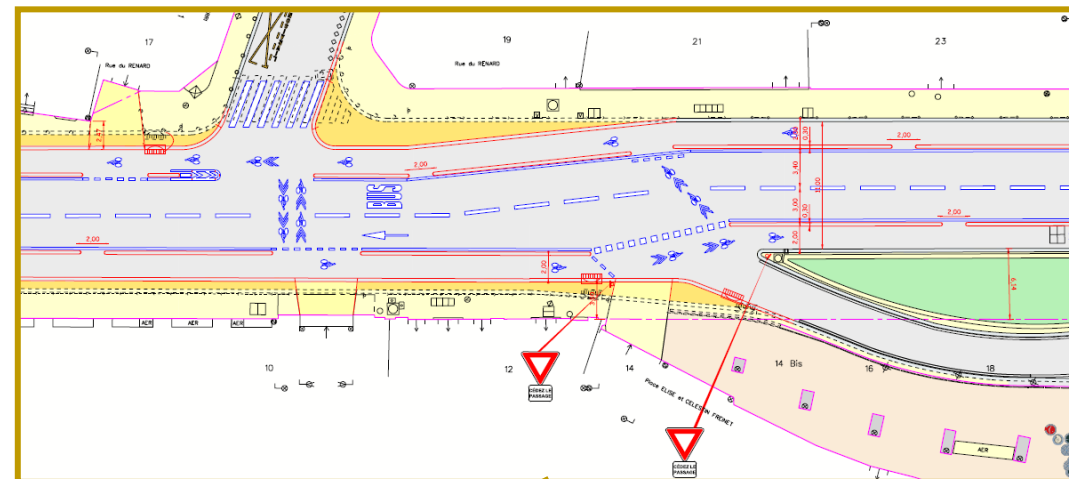
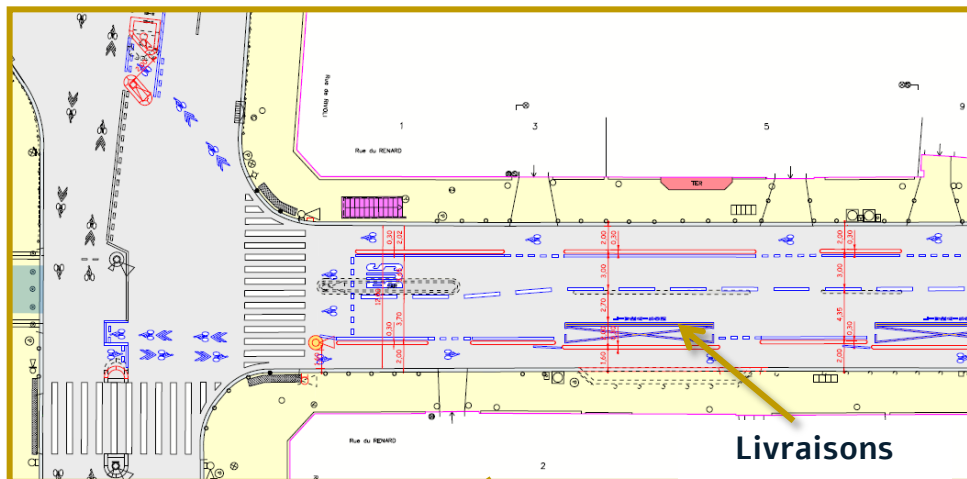
2. Aménagement cyclable

Principe d'aménagement cyclable retenu



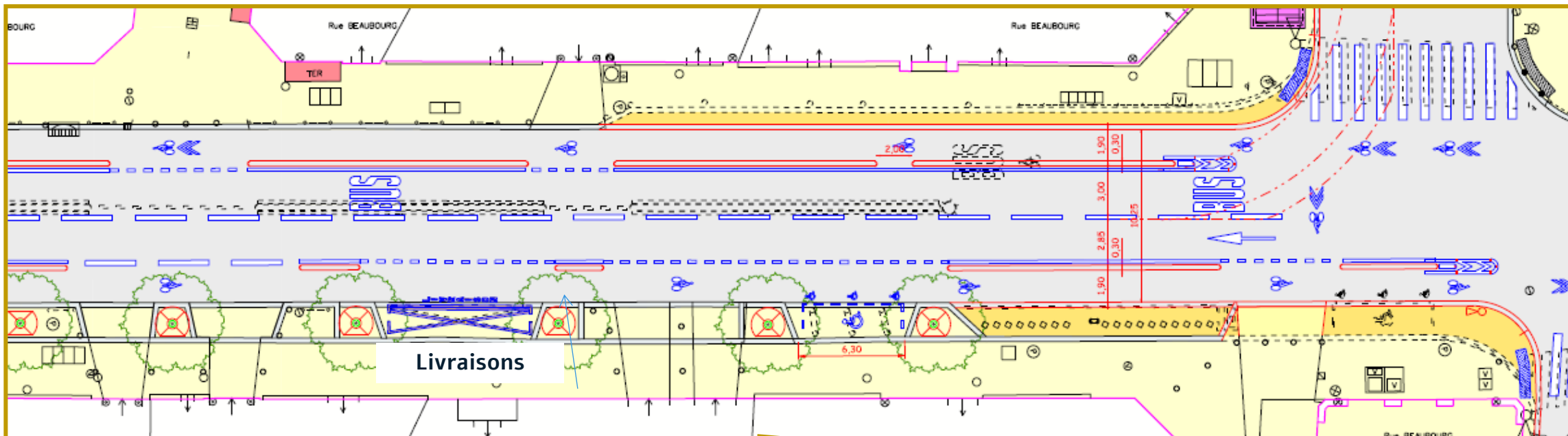
2. Aménagement cyclable

Aménagements cyclables – Tronçon Sud



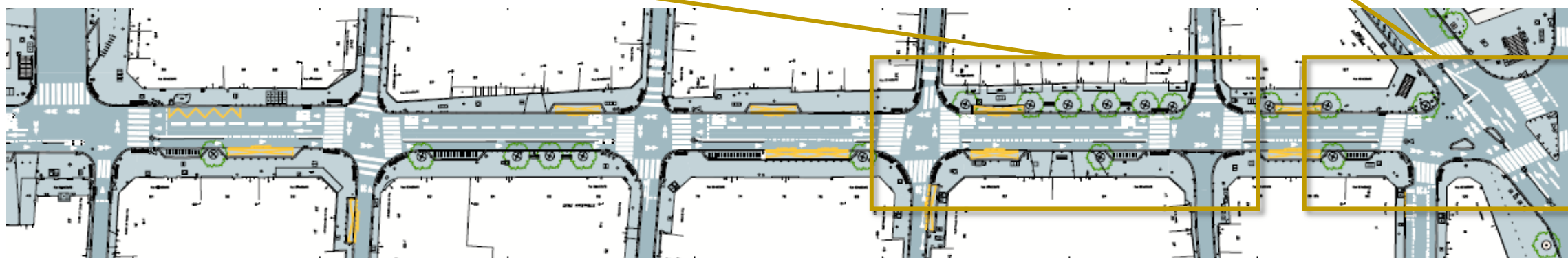
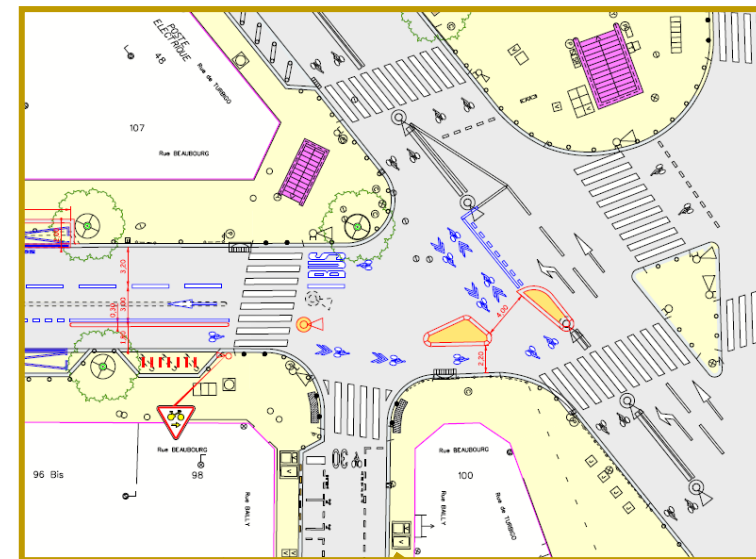
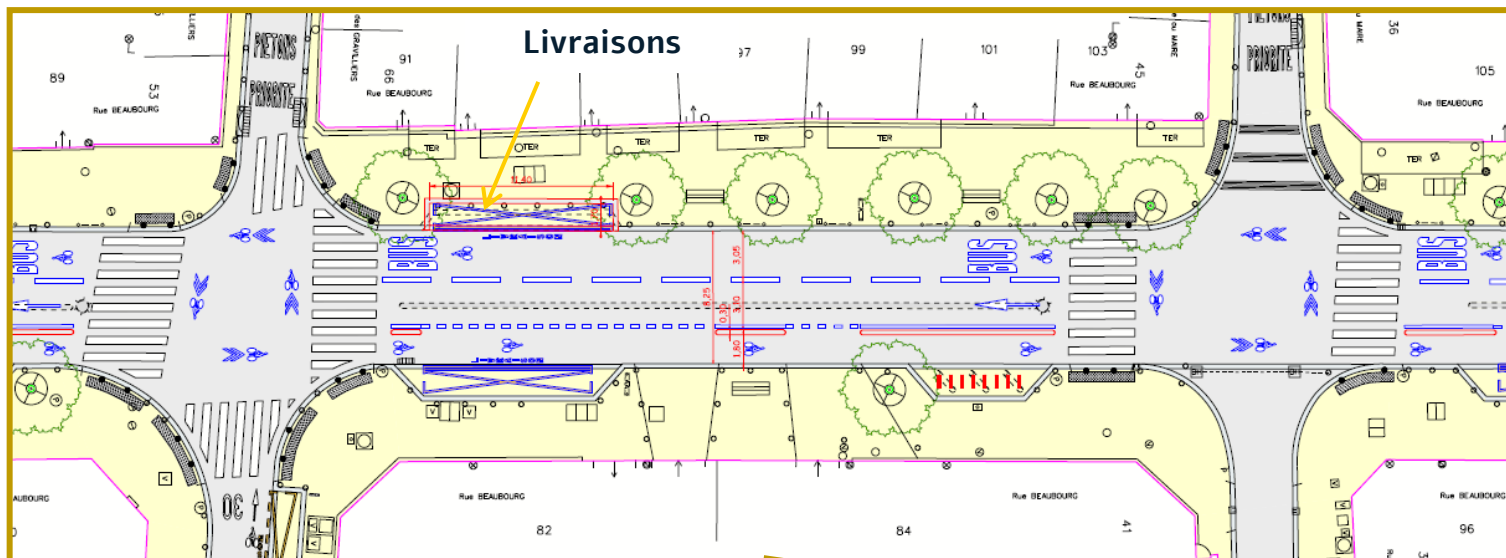
2. Aménagement cyclable

Aménagements cyclables – Tronçon central



2. Aménagement cyclable

Aménagements cyclables – Tronçon Nord

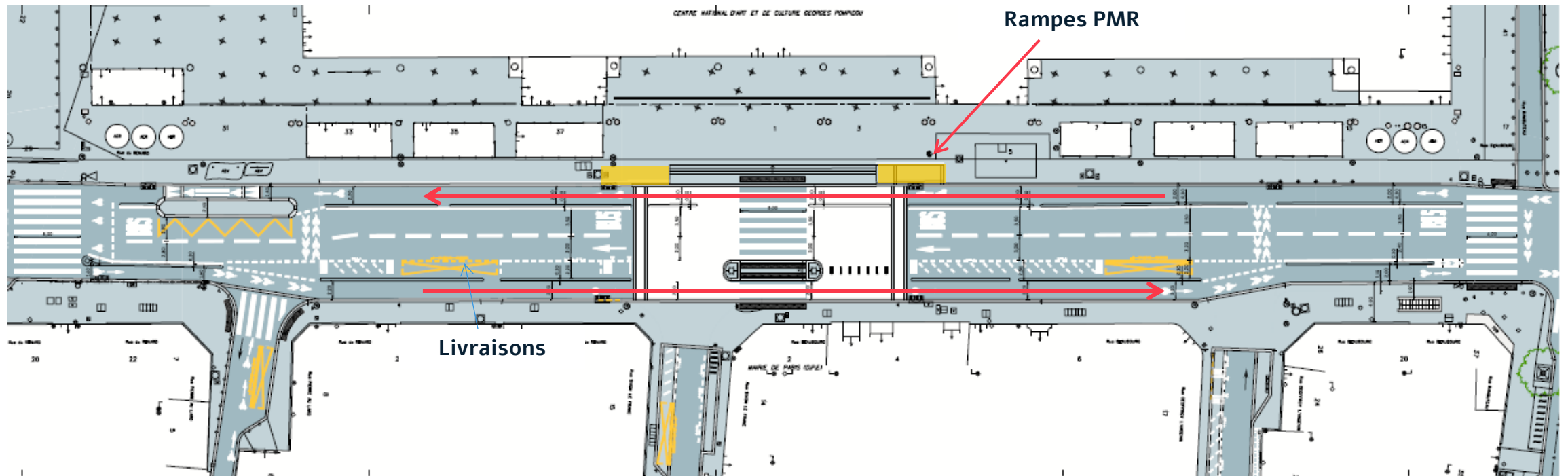


03

**Traversée piétonne devant
Beaubourg**

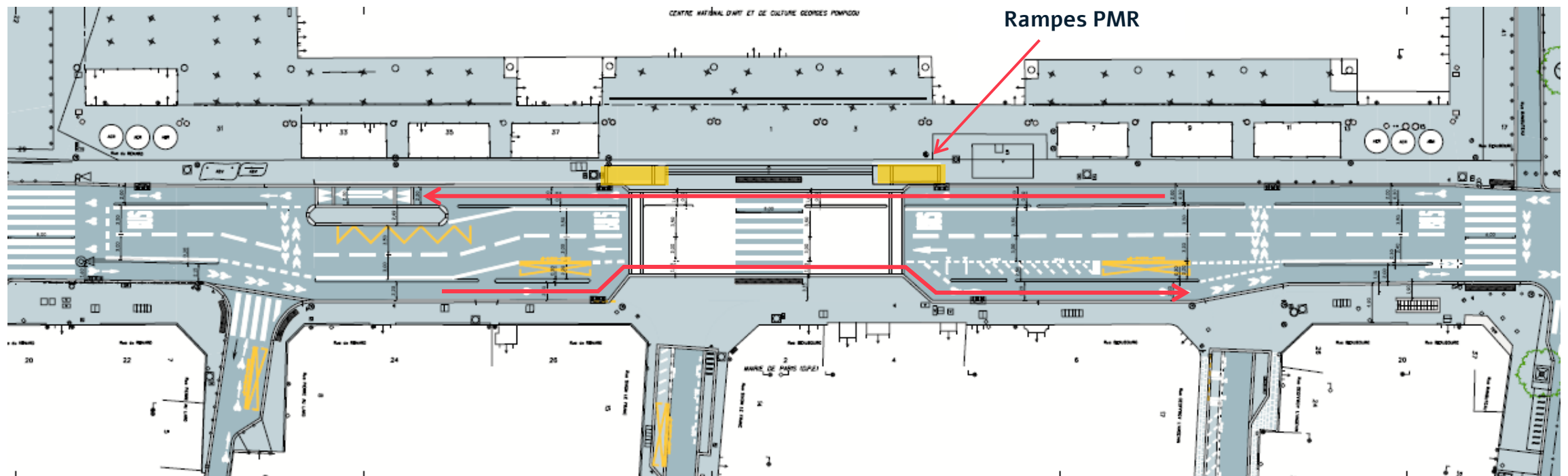
3. Traversée piétonne devant Beaubourg

Option 1



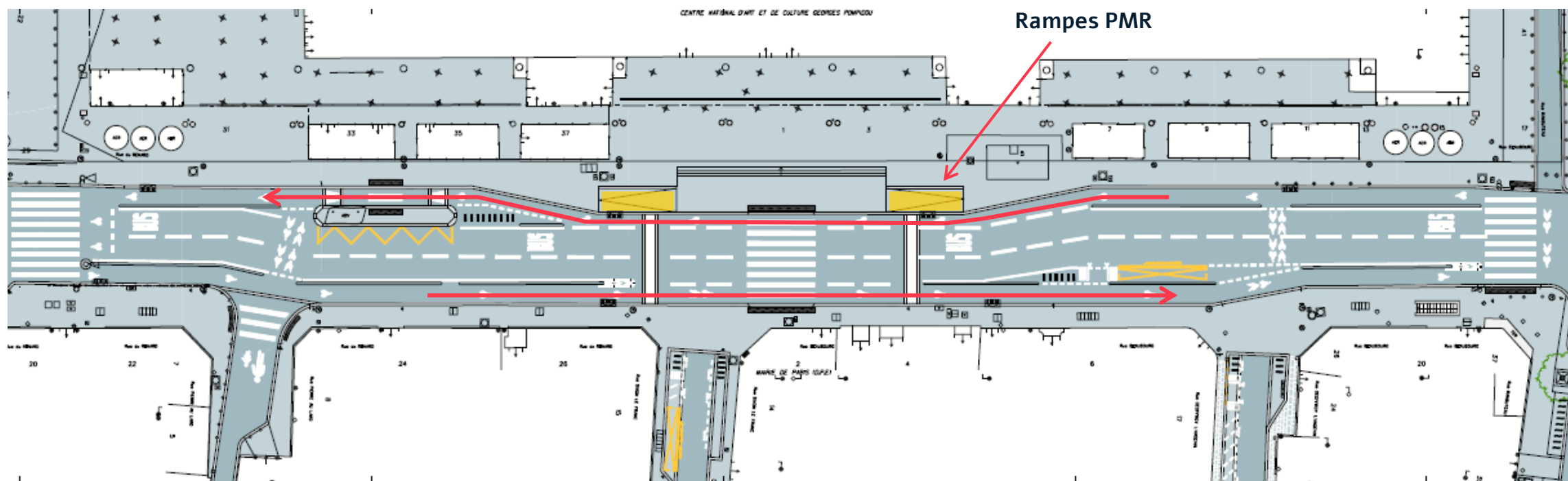
3. Traversée piétonne devant Beaubourg

Option 2



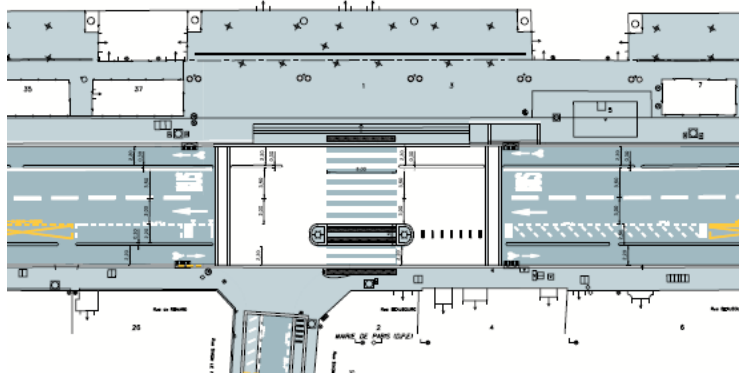
3. Traversée piétonne devant Beaubourg

Option 3

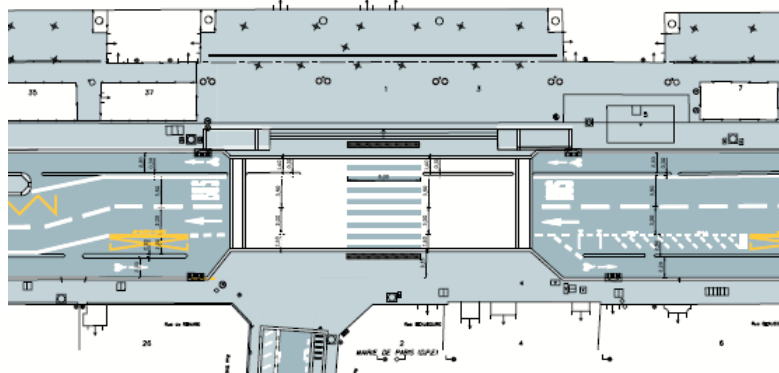


3. Traversée piétonne devant Beaubourg

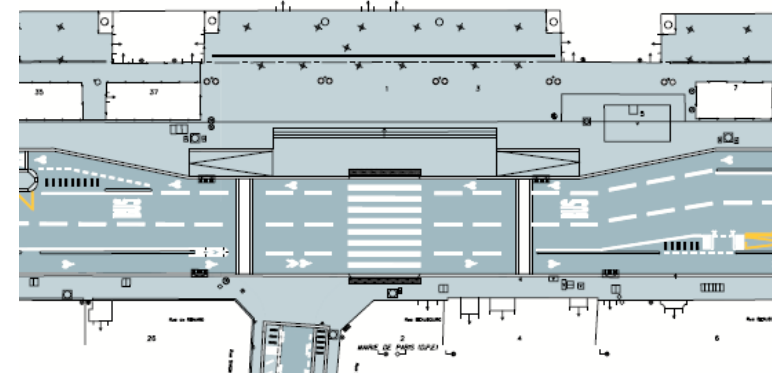
Comparaison des trois scenarios



- Favorable pour les vélos : pas de chicane,
- Maintien de tout le stationnement existant,
- Traversée des piétons en deux temps,
- Peu de place pour l'aménagement d'une rampe PMR.



- Chicane pour les vélos,
- Maintien d'une partie du stationnement existant dont les zones de livraison,
- Favorable aux piétons côté Marais,
- Peu de place pour l'aménagement d'une rampe PMR.



- Chicane plus douce pour les vélos,
- Perte d'une zone de livraison,
- Favorable aux piétons côté Beaubourg,
- Confort PMR.

04

**Rues Simon Lefranc et Geoffroy
L'Angevin**

4. Rues Simon Lefranc et Geoffroy L'Angevin

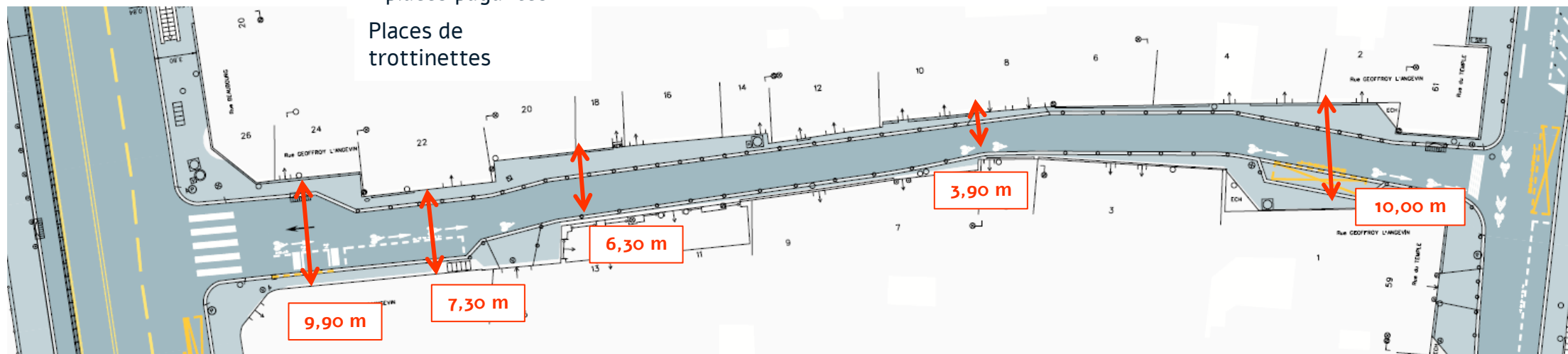
État des lieux

1 place de livraison

2 places payantes

Places de
trottinettes

RUE GEOFFROY L'ANGEVIN



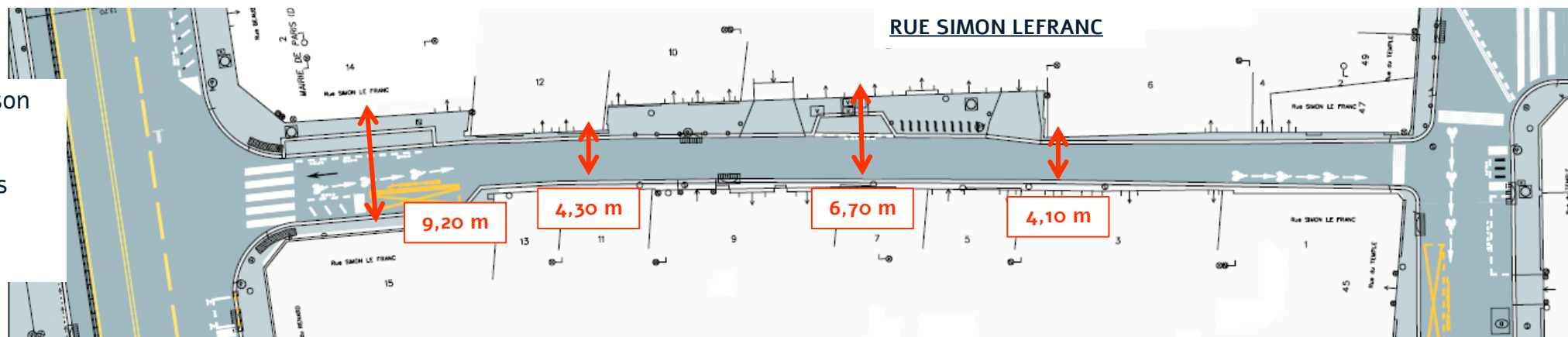
RUE SIMON LEFRANC

1 place de livraison

1 place payante

12 places 2 roues
motorisées

28 places vélos

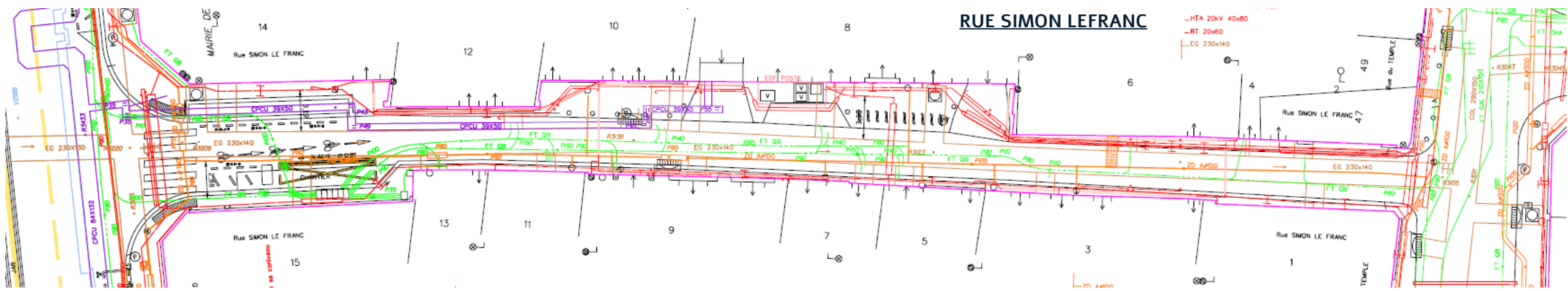
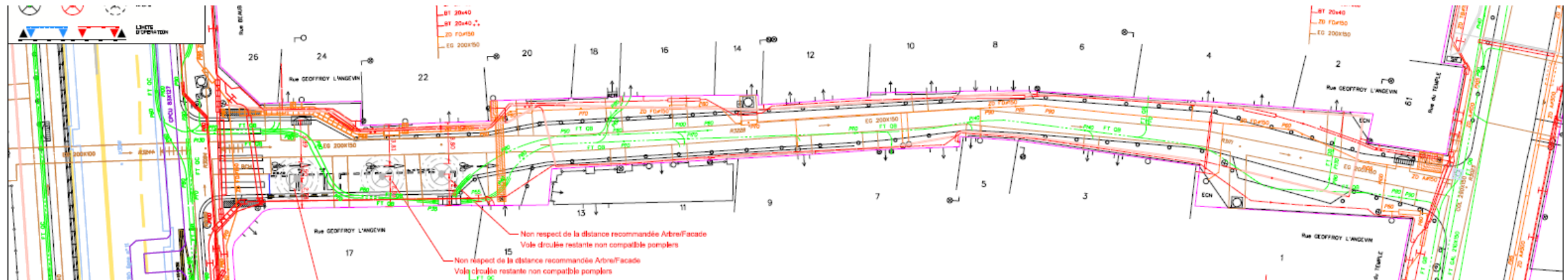


4. Rues Simon Lefranc et Geoffroy L'Angevin

Réseaux et Potentiel de plantation

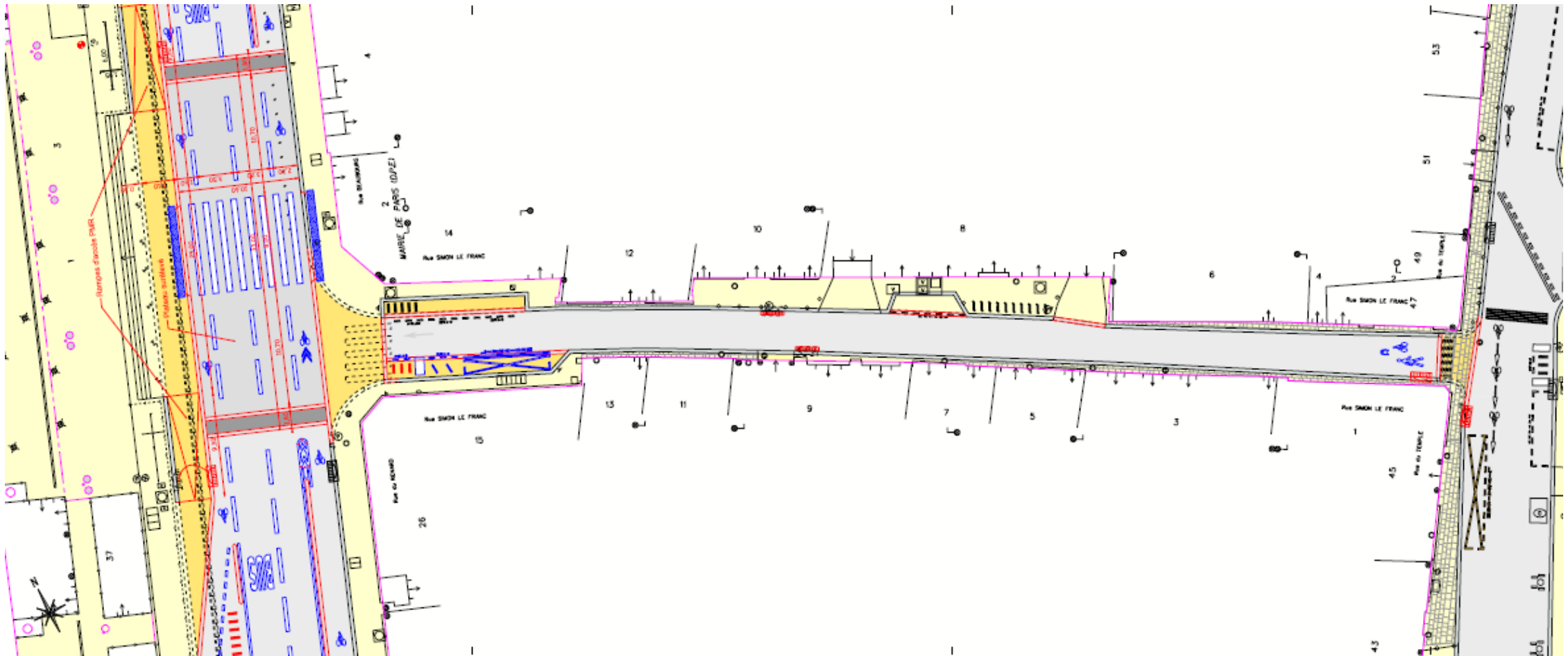
RUE GEOFFROY L'ANGEVIN

Les réseaux des rues l'Angevin et Le Franc ne permettent pas de nouvelles plantations d'arbres

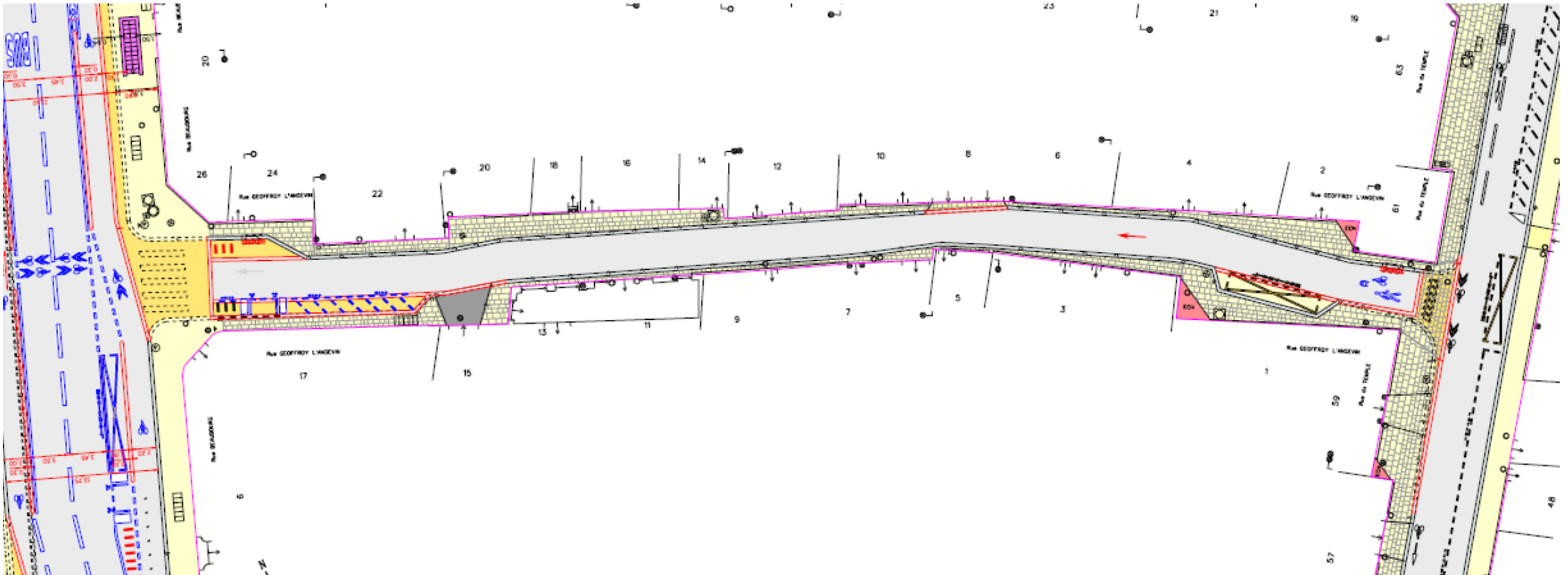


4. Rues Simon Lefranc et Geoffroy L'Angevin

Rue Simon Lefranc



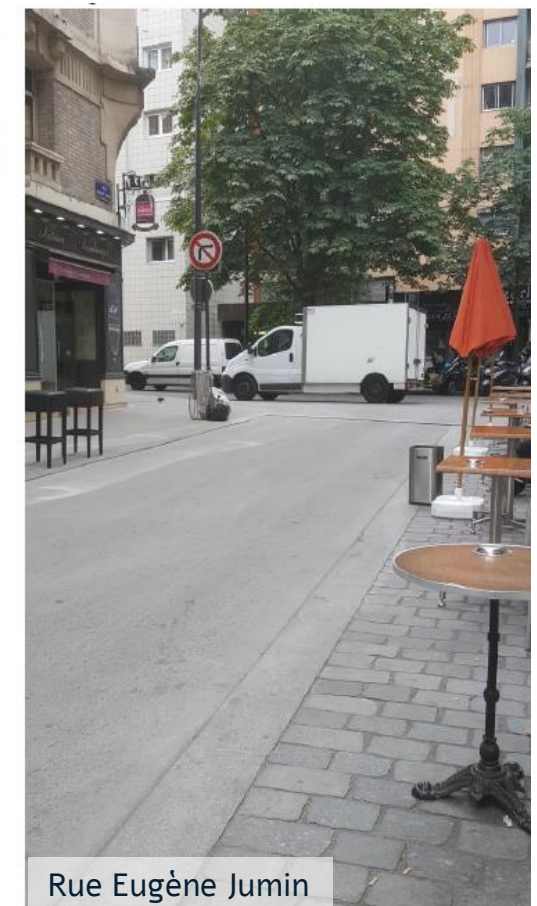
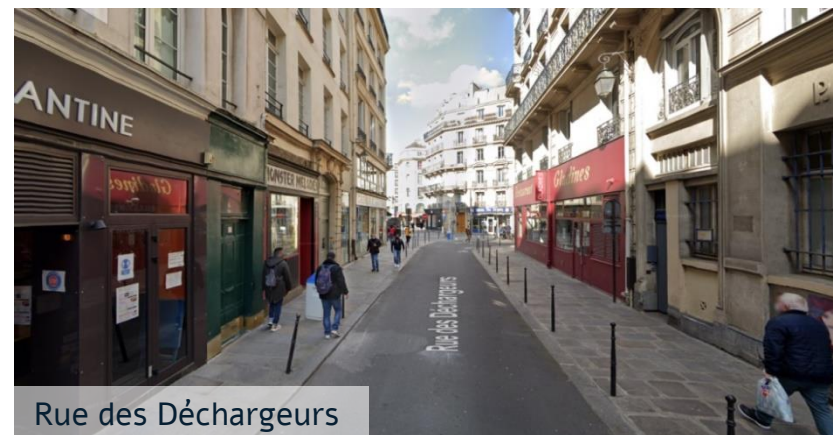
Rue Geoffroy L'Angevin



4. Rues Simon Lefranc et Geoffroy L'Angevin

Matériaux pour rehausse de la chaussée

Références d'aménagement, espaces piétonnisés ou zones de rencontres



05

Sortie du tunnel des Halles

5. Sortie du tunnel des Halles

État des lieux

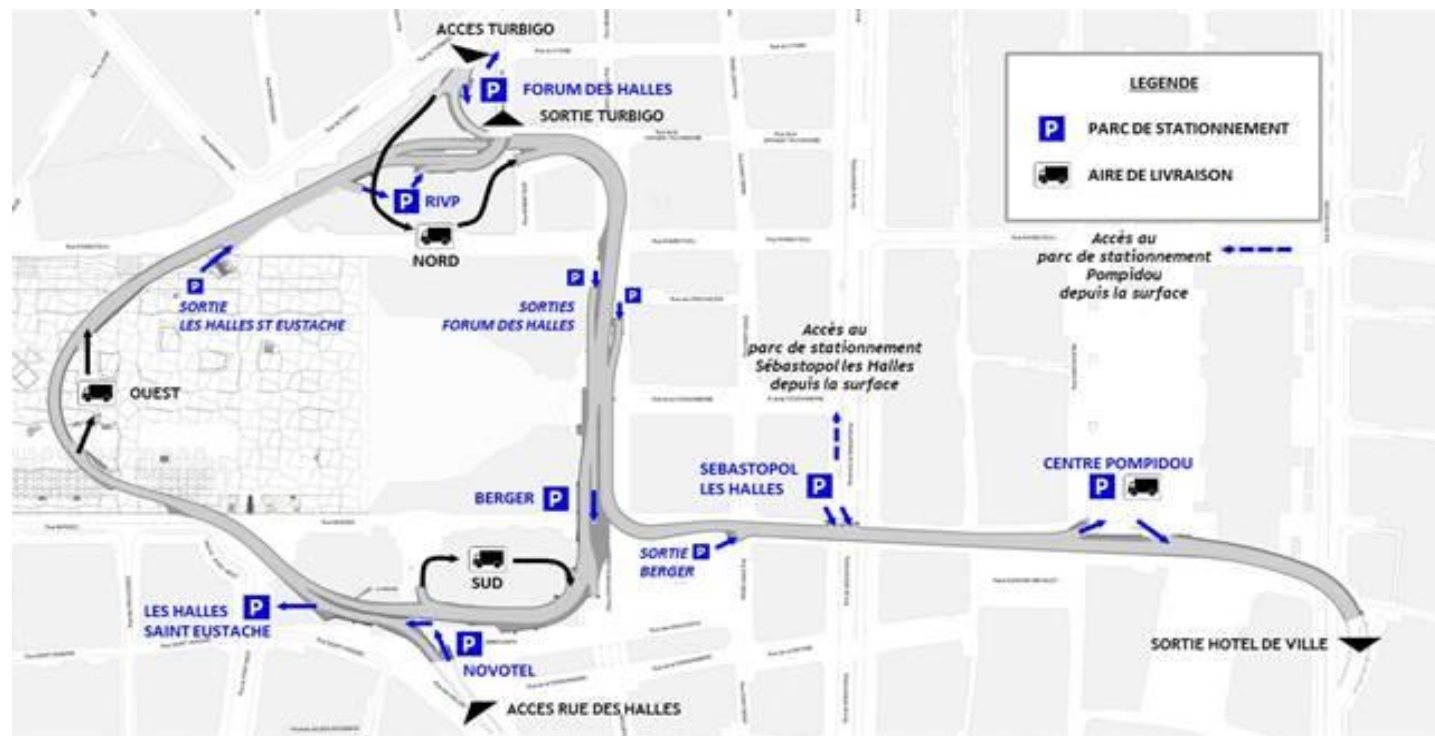
➤ **Ce qui est certain :**

Le tunnel ne pourra pas être totalement fermé à la circulation. La sortie HdV des voies sous les Halles, même si le projet logistique de la Poste a été abandonné, reste l'unique débouché de 2 sorties de parking.

➤ **Ce qu'il reste à étudier :**

La possibilité de réduire à la seule desserte et issue de secours des parkings sera à étudier.

(Toute modification de ces VSH, relevant de la réglementation des tunnels de + de 300m impose un dossier de sécurité (DS) et une autorisation d'exploiter et doit faire l'objet d'un nouveau DS, d'une expertise, d'un passage en CNESOR et en CCDSA.)



06

Calendrier

6. Calendrier

Concertation du public : 16 février 2022

Consultation des services de police et de secours : février 2022

Résultats diagnostic amiante : fin février 2022 (impacts coûts et délais)

Début travaux prévus : à partir de l'été 2022

➤ **Réalisation du chantier en 2 phases : 6 mois** (*+ 6 mois si présence d'amiante*) → Fin au plus tôt : T1 2023

6. Calendrier

Phasage en 2 phases

Phase 1 :

Demi traversée piétonne devant le Centre Pompidou

Piste rue Beaubourg

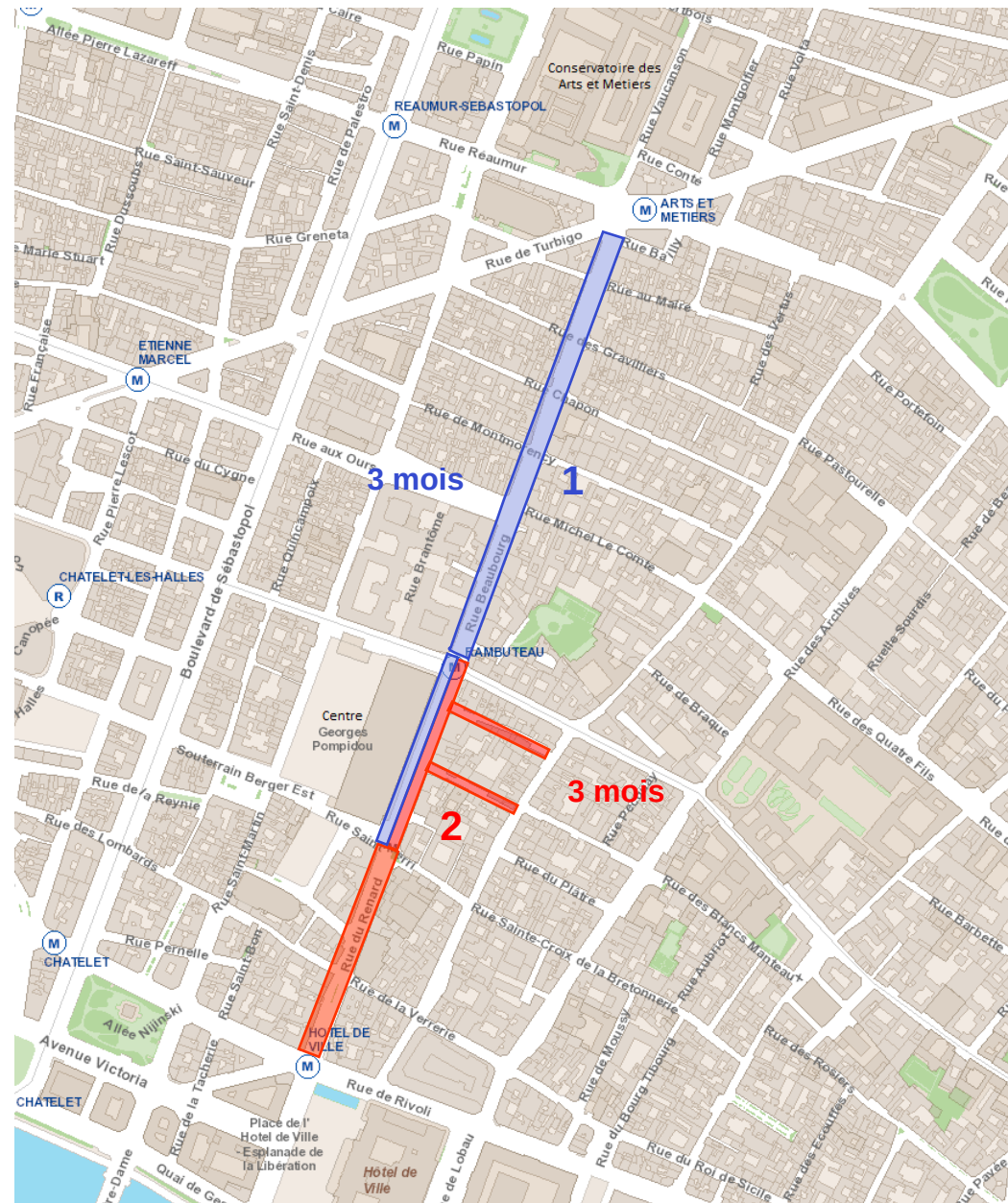
Phase 2 :

2 zones de rencontre rues Simon Lefranc et Geoffroy Langevin

Piste rue Renard

Livraison globale T1 2023

+ 6 mois si présence amiante



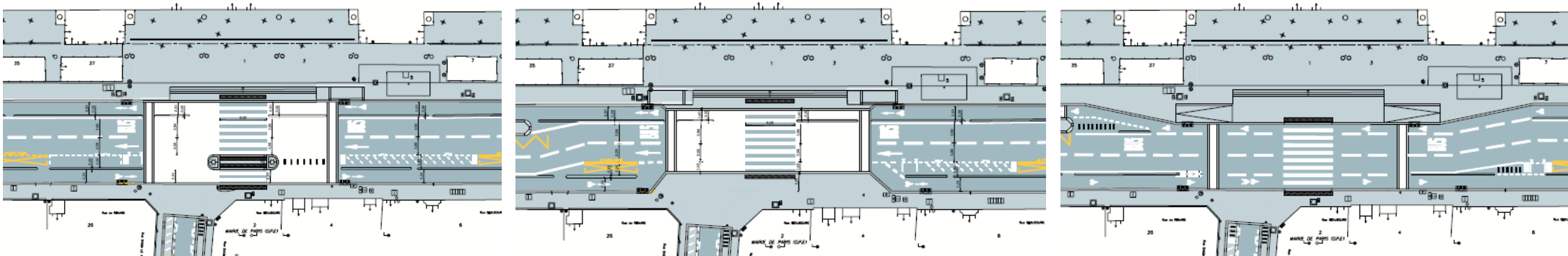
Bilan du stationnement

	Rues Renard Beaubourg EXISTANT	Rues Renard Beaubourg Option 1	Rues l'Angevin & Lefranc EXISTANT	Rues l'Angevin Lefranc Option 1	BILAN Option 1	BILAN Option 2	BILAN Option 3
Livraisons	14	14	2	2	id	id	-1
Payant	2	2	3	1	-4	-4	-4
GIC	2	2	0	0	id	id	id
2 RM	65	10	12	18	-49	-54	-62
Vélos	42	72	28	40	+42	+32	+42
Trottinettes	3	3	3	3	id	id	id

- Nota : le stationnement 2 RM qui est en conflit avec la piste cyclable à contre sens dans les rues Renard et Beaubourg, sera supprimé. Si on choisit de le remplacer par du stationnement vélo, cela permet un gain de **136 places** (non comptabilisé dans le tableau ci-dessous).

Échanges

❑ Aménagement de la traversée piétonne Beaubourg : option 1, 2 ou 3 ?



❑ Revêtements de chaussée des rues Lefranc et l'Angevin : asphalte noir ou asphalte clair ?

Asphalte
noir



Asphalte
clair



❑ Quelle évolution de la bande de stationnement sur les rues Lefranc et l'Angevin, sur l'axe Beaubourg / Renard ?

Merci !